



ONDERZOEKSRaad
VOOR VEILIGHEID

Onderzoeken

De Onderzoeksraad heeft binnen de sector Luchtvaart een wettelijke verplichting tot onderzoek bij voorvallen met luchtvaartuigen op of boven het grondgebied van Nederland. Daarnaast geldt de verplichting tot onderzoek voor voorvallen met Nederlandse luchtvaartuigen boven volle zee. De onderzoeken worden uitgevoerd in overeenstemming met de Rijkswet Onderzoeksraad voor Veiligheid en Verordening (EU) Nr. 996/2010 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 20 oktober 2010 inzake onderzoek en preventie van ongevallen in de burgerluchtvaart. Wanneer voor het trekken van lessen kan worden volstaan met een beschrijving van de gebeurtenissen, doet de Raad verder geen onderzoek. Het voornaamste doel van het werk van de Raad is het voorkomen van toekomstige voorvallen of de gevolgen daarvan te beperken. Wanneer daarbij structurele veiligheidstekorten aan het licht komen, kan de Raad aanbevelingen formuleren om deze tekorten te verhelpen. Onderzoek naar schuld of aansprakelijkheid maakt nadrukkelijk geen deel uit van het onderzoek door de Raad.

Kwartaalrapportage Luchtvaart

oktober-december 2012



Het maken van foto- en/of filmopnamen tijdens de vlucht kan een rol spelen bij ongevallen met luchtvaartuigen.

In deze kwartaalrapportage treft u onder meer informatie aan over een onderzoek dat de Onderzoeksraad is gestart naar de oorzaak van een botsing tussen twee eenmotorige propellervliegtuigen nabij Dronten op 22 oktober 2012. De toestellen stortten neer waarbij twee inzittenden om het leven kwamen en twee inzittenden zwaargewond raakten. Tijdens de vlucht werden vanuit het ene toestel filmopnamen gemaakt van het andere toestel. In de vorige kwartaalrapportage maakte de Raad melding van een botsing tussen twee eenmotorige propellervliegtuigen boven het strand bij Wassenaar. Ook hier werden filmopnamen gemaakt vanuit één van de toestellen. Bij beide onderzoeken zal het aspect foto- en/of filmopnamen maken tijdens de vlucht aandacht krijgen.

Op 13 december jl. publiceerde de Onderzoeksraad een rapport over een helikopter die tijdens een fotovlucht boven de Maasvlakte in juni 2010 verongelukte. Vier inzittenden overleden als gevolg van het ongeval, de vijfde inzittende raakte zwaargewond.

Tjibbe Joustra,
voorzitter Onderzoeksraad voor Veiligheid



pagina 3



pagina 7



pagina 7

Voorvallen waarnaar een onderzoek is gestart

Opgestegen zonder toestemming, Boeing 737-800, EI-DLD, Eindhoven Airport, 11 oktober 2012

De bemanning van de Boeing 737 was gereed voor een vlucht van Eindhoven Airport naar Londen Stansted Airport in het Verenigd Koninkrijk. Vanwege werkzaamheden aan de taxibaan gaf de grondverkeersleider de piloten de instructie om via de startbaan te taxiën. De piloten taxieden vervolgens naar het begin van baan 04, waar zij een 180 graden bocht maakten en het toestel

gereed zetten voor de start. De gezagvoerder verklaarde dat de grondverkeersleider de instructie gaf een andere radiofrequentie te selecteren en hen een goede vlucht wenste. De piloten selecteerden de andere frequentie en stegen vervolgens op in de veronderstelling dat ze hier toestemming voor hadden gekregen. Tijdens de klim meldde de torenverkeersleider dat hij nog geen toestemming had gegeven om te starten. Er was geen botsingsgevaar met andere vliegtuigen.

| De Onderzoeksraad is naar aanleiding van dit ernstig incident een onderzoek gestart.



Neergestorte Diamond DA 40 nabij Dronten, pagina 3

Botsing in de lucht, Diamond DA 40 D, PH-TDE, General Avia F.22, D-EDMJ, nabij Dronten, 22 oktober 2012

Beide eenmotorige propellervliegtuigen, met elk twee inzittenden aan boord, vertrokken kort na elkaar vanaf Lelystad Airport. Vanuit de Diamond DA 40 D zouden opnamen worden gemaakt van de General Avia F.22. De Diamond DA 40 D vloog na het verlaten van het circuitgebied richting Biddinghuizen. Het is niet bekend welke route de General Avia F.22 heeft gevlogen na

het verlaten van het circuit. Vanaf Biddinghuizen volgde de Diamond DA 40 D een noordwestelijke koers. In het gebied ten zuidwesten van Dronten en ten noordwesten van Biddinghuizen vlogen beide toestellen in noordwestelijke richting waarbij ze met elkaar in botsing kwamen. De toestellen stortten vervolgens neer. Beide inzittenden van de Diamond DA 40 D kwamen om het leven. De twee inzittenden van de General Avia F.22 raakten zwaar gewond. De vliegtuigen werden totaal vernield.

| De Onderzoeksraad is naar aanleiding van dit ongeval een onderzoek gestart.



Neergestorte General Avia F.22

Separatieminima overschreden tijdens parallelle naderingen, Boeing 737-8K2, PH-BXE, Airbus A330-243, PK-GPN, Amsterdam Airport Schiphol, 13 november 2012

Op de luchthaven Schiphol waren de Zwanenburgbaan (18C) en de Polderbaan(18R) in gebruik als landingsbanen waarbij parallelle naderingen werden uitgevoerd.

Een Boeing 737, komend uit westelijke richting en een Airbus A330, komend uit oostelijke richting draaiden tegelijkertijd in voor de eindnaderingen op deze banen. Daarbij werden de separatieminima voor parallel baangebruik overschreden.

De bemanningen bevestigden tegenover de verkeersleiding dat ze elkaar in zicht hadden. Het Traffic Collision Avoidance System (TCAS) van beide vliegtuigen genereerde een waarschuwing voor ander verkeer in de nabijheid maar gaf geen uitwijkopdracht.

Beide vluchten werden zonder bijzonderheden voortgezet en beide vliegtuigen maakten een normale landing.

| De Onderzoeksraad is naar aanleiding van dit incident een onderzoek gestart.

Gepubliceerde rapporten

Helikopter verongelukt tijdens een fotovlucht, Eurocopter EC 130 B4, PH-ECJ, Maasvlakte, 27 juni 2010

De helikopter maakte een fotovlucht boven de Maasvlakte waar een wielerronde werd gehouden. De passagiers, drie fotografen en een medewerker van de wielersorganisatie, maakten foto-opnamen van de wielrenners. Terwijl de helikopter op lage hoogte stil hing, draaide het toestel plotseling snel om zijn topas en verloor enige hoogte. Deze rotatie stopte niet en de helikopter verloor snel hoogte. De helikopter stortte met een hoge verticale snelheid neer. Vier inzittenden, waaronder de piloot, overleden als gevolg van de inslag, de vijfde inzittende raakte zwaar gewond. De helikopter werd volledig vernield.

Een eenduidige oorzaak van het ongeval met de Eurocopter EC 130 kan niet met zekerheid worden vastgesteld.

De Onderzoeksraad kan alleen mogelijke oorzaken benoemen en een aantal factoren uitsluiten:

- Het voorval begon met een rotatie die niet werd gestopt, gevolgd door een daling. Het niet stoppen van de rotatie kan niet verklaard worden, mogelijke oorzaken zijn:
 - Onbestuurbaarheid als gevolg van de 'vortex ring state', waarbij de hoofdrotorbladen van de helikopter in de turbulente lucht terechtkomen die door de rotorbladen zelf is opgewekt.
 - Invloed van een passagier op de stuurorganen.
 - Onvoldoende reactie van de piloot om de snelle rotatie te stoppen.



De verongelukte Eurocopter EC 130 B4

- Het begin van de daling kan niet verklaard worden anders dan door een handeling van de piloot.
- De snelle daling is waarschijnlijk het gevolg van een 'vortex ring state'.
- De lage hoogte waarop de standvlucht (hover) werd uitgeoefend, was onvoldoende om de ontstane situatie te herstellen.
- Een technische oorzaak is onwaarschijnlijk.
- Een medische oorzaak is onwaarschijnlijk.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu wordt aanbevolen om via de European Aviation Safety Agency (EASA) te bewerkstelligen dat de regelgeving met betrekking tot het verwijderen van stuurorganen tijdens 'aerial work' met passagiers in overeenstemming wordt gebracht met de regelgeving voor commercieel vervoer.

De Onderzoeksraad heeft op 13 december 2012 het rapport gepubliceerd.

Bekleding van het rechterhoogteroer losgelaten, Dornier 228-212, PH-CGC, Amsterdam Schiphol Airport, 1 april 2011

Tijdens de vlucht werd de bemanning van een civiel geregistreerde Dornier 228 van de Kustwacht eenheid (die in beheer is bij het Ministerie van Defensie) geconfronteerd met een kortstondige neerwaartse beweging van de neus van het vliegtuig. De bemanning voerde de voorgeschreven noodprocedures uit en landde daarna veilig op de luchthaven Schiphol. Na de vlucht bleek de kunststof bekleding van het rechterhoogteroer alleen nog met de onderzijde aan de achterrand van het roer te zijn verbonden.

Geconcludeerd werd dat het opnieuw aanbrengen van de kunststof bekleding niet geheel volgens de procedures van het Structural Repair Manual van de Dornier 228 is uitgevoerd. De combinatie van een verkeerd lijmverduunningsmiddel en het gebruik van andere dan de bedoelde, maar niet voorgeschreven hulpmiddelen, kan ertoe geleid hebben dat de bekleding zich in onvoldoende mate aan het oppervlak van de hoogteroerconstructie heeft gehecht.

De bemanning heeft de 'Horizontal Stabiliser-Elevator Skin Detachment'-procedure gevolgd die in een Information Letter van de fabrikant is opgenomen. Naar aanleiding van

het voorval heeft de fabrikant deze procedure opgenomen in de abnormale en noodprocedures van het vliegtuig-handboek van de Dornier 228-212.

Los van de hierboven genoemde hoofdconclusies heeft het onderzoek tekortkomingen in de meldingssystemen van het Ministerie van Defensie aan het licht gebracht. Geconcludeerd werd dat de procedures van het Ministerie van Defensie voor het melden van voorvallen en het verrichten

van onderzoek inzake voorvallen met luchtvaartuigen met een civiele registratie in gebruik bij Defensie, onvoldoende duidelijk zijn beschreven in de procedures van het Ministerie van Defensie.

De Onderzoeksraad heeft op 20 november 2012 het rapport gepubliceerd.



Rechterhoogteroer na de vlucht

Passagiersdeur verloren tijdens de vlucht, Diamond DA 40 D, PH-TIN, noordoost van Biddinghuizen, 29 juni 2011

Tijdens de vlucht ging de passagiersdeur van het eenmotorige propellervliegtuig open. Vervolgens brak de deur af en vloog over de staartsectie van het vliegtuig. De bestuurder keerde terug naar Lelystad Airport en maakte een veilige landing. Er was geen schade aan het luchtvaartuig. Alleen de scharnierbeugels waarmee de deur aan de bovenkant van de romp is bevestigd, waren gebroken. De afgebroken deur werd later gevonden in een veld. Binnen Europa is het verliezen van de passagiersdeur bij dit vliegtuigtype meerdere malen voorgekomen.

De meest waarschijnlijke oorzaak van het afbreken van de deur is dat de handgreep niet in de vergrendelde stand stond, in combinatie met overmatige speling in de voorste scharnierbeugel. Als gevolg daarvan bewoog de deur aan

de voorste bovenzijde naar boven en werd de veiligheids-grendel gedeactiveerd. Vervolgens brak de deur van het vliegtuig af.

De Onderzoeksraad heeft op 30 november 2012 het rapport gepubliceerd.



Binnenkant van passagiersdeur



Passagiersdeur ontbreekt na de vlucht (bron: W.L. Nijdam)

Harde landing tijdens autorotatie- training, Guimbal Cabri G2, PH-WTW, Lelystad Airport, 31 juli 2011

Tijdens de uitvoering van de laatste fase van een autorotatielanding op Lelystad Airport maakte de helikopter een harde landing en raakten de hoofdrotorbladen de staartboom met als gevolg een gebroken staartboom, een verbogen staartrotor aandrijfjas en een gedisintegreerde staartrotor. De twee bemanningsleden liepen geen verwondingen op.



De PH-WTW na de harde landing

Het ongeval werd veroorzaakt door de niet-optimale coördinatie tussen de instructeur en de piloot. Een combinatie van een laag rotortoerental, massa-traagheid van de rotorbladen, een abrupte verlaging van de collective en de stand van de cyclic, zorgde ervoor dat de rotorbladen de staartboom doorsneden. Er zijn geen aanwijzingen dat er vóór het ongeval een technische storing was aan het motor- en rotorsysteem.

De Onderzoeksraad heeft op 20 november 2012 het rapport gepubliceerd.



De PH-TGF na het ongeval

Verlies van controle tijdens de start, Piper PA-28-181, PH-TGF, vliegveld Ameland, 3 september 2011

Tijdens de startaanloop raakte het vliegtuig ongeveer halverwege de grasbaan uit koers en reed aan de rechterkant de baan af. Het toestel kwam aan de andere kant van een sloot, die parallel en ten noorden van de baan ligt, in een weiland tot stilstand. De inzittenden bleven ongedeerd. Het vliegtuig raakte zwaar beschadigd.

Het vliegtuig reed van de baan omdat de bestuurder de controle over de besturing van het vliegtuig verloor. De volgende factoren hebben hiertoe waarschijnlijk bijgedragen:

- de door de bestuurder toegepaste starttechniek;
- de triminstelling.

De Onderzoeksraad heeft op 5 oktober 2012 het rapport gepubliceerd.

Voorvallen die niet uitgebreid zijn onderzocht

Bijna-botsing in luchtverkeerscircuit, Cessna 172P, PH-KBA, Mudry CAP10B, PH-RIC, Lelystad Airport, 13 september 2012

De Cessna 172P, waarmee een instructievlucht werd uitgevoerd, vloog op het rugwindbeen voor baan 05. De leerling was bezig met het uitvoeren van de controlepunten voor het rugwindbeen. De instructeur aan boord van de Cessna verklaarde dat de Mudry CAP10B van links naderde en invoegde op het rugwindbeen. Hij voelde zich genoodzaakt een uitwijkmanoeuvre te maken om een botsing met de Mudry CAP10B te voorkomen en maakte een klimmende bocht naar rechts.

De Mudry vervolgde het rugwindbeen voor de Cessna waarna de instructeur weer invoegde op het rugwindbeen. Hij maakte vervolgens melding van het voorval op de frequentie van Lelystad Radio. De bestuurder van de Mudry meldde op de radio dat hij dacht dat de Cessna boven het vliegveld vloog. De instructeur verklaarde dat hij de Mudry pas laat zag omdat deze uit zijn gezichtsveld moet hebben gevlogen achter de spijl van het linkerraam van de Cessna.

*De Onderzoeksraad heeft geen nader onderzoek ingesteld. Deze samenvatting is gebaseerd op de volgende bron(nen):
Aircraft proximity formulier: gezagvoerder PH-KBA*

Classificatie: ernstig incident
Referentie: 2012119

Eerste officier in slaap gevallen, Boeing 737-800, PH-HZF, nabij Kreta (Griekenland), 20 september 2012

Na 2,5 uur vliegen verliet de gezagvoerder van het Nederlands geregistreerde toestel de cockpit om naar het toilet te gaan. Enige tijd later wilde hij teruggaan naar de cockpit. Toen hij de intercom gebruikte om de eerste officier te bellen om de deur te openen kwam er geen reactie.

De gezagvoerder informeerde vervolgens de cabinebemanning. Toen het de gezagvoerder lukte om toegang tot de cockpit te verkrijgen, trof hij de eerste officier slapend aan. Het voorval had geen directe invloed op de vluchtuitvoering.

Dit ernstige incident is aan de Onderzoeksraad gemeld door de Nederlandse luchtvaartmaatschappij die zelf een onderzoek is gestart. Als dit onderzoek is afgerond, ontvangt de Onderzoeksraad het onderzoeksrapport. Deze samenvatting is gebaseerd op de volgende bron(nen):

Melding: luchtvaartmaatschappij

Classificatie: ernstig incident
Referentie: 22012112

Buiklanding, Lancair 360, PH-KER, Seppe Airport, 18 oktober 2012

De bestuurder was van baan 25 opgestegen met het doel een aantal doorstarts te gaan maken op Seppe Airport. Aanvankelijk verliep de eerste nadering normaal, maar deze werd gevolgd door een buiklanding waarbij de propeller tegen de baan sloeg. Het landingsgestel bleek niet te zijn uitgeklapt en geborgd. De bestuurder verklaarde dat hij de hendel voor de bediening van het landingsgestel niet in de vergrendeling heeft gedrukt

toen hij het landingsgestel naar beneden wilde selecteren. De hendel kwam hierdoor weer terug in de oorspronkelijke stand en het landingsgestel werd niet uitgeklapt. De bestuurder verklaarde dat hij zijn aandacht mogelijk teveel had gericht op de landing en had verzuimd te controleren of de drie groene lampen in de cockpit oplichtten ter indicatie dat het landingsgestel naar beneden is geselecteerd en vergrendeld.

De piloot bleef ongedeerd. Het toestel liep schade op aan de propeller en de onderzijde van de romp.

De bestuurder had een totale vliegervaring van 470 uren waarop 157 uren op het betrokken type.

*De Onderzoeksraad heeft geen nader onderzoek ingesteld. Deze samenvatting is gebaseerd op de volgende bron(nen):
Meldingsformulier: gezagvoerder*

Classificatie: ongeval
Referentie: 2012106



Lancair 360 na buiklanding (bron: Seppe Airport)

Voorvallen die niet uitgebreid zijn onderzocht

Harde landing, F28 MK 0100, VH-NQE, Nifty Aerodrome (Australië), 19 oktober 2012

De Fokker 100 voerde een chartervlucht uit van Perth naar Nifty in West-Australië. Aan boord bevonden zich 26 passagiers en 7 bemanningsleden. De gezagvoerder meldde dat hij tijdens de eindnadering windschering ondervond, een lokale plotselinge verandering van de wind, waarna het vliegtuig een harde landing maakte. Geen van de inzittenden raakten gewond. Het toestel liep aanzienlijke schade op.

Dit ongeval is aan de Onderzoeksraad gemeld door het Australian Transport Safety Bureau van Australië dat een onderzoek is gestart. De Onderzoeksraad levert ondersteuning bij dit onderzoek.

Classificatie: ongeval
Referentie: 2012111

Separatieminima overschreden, Boeing 737-8K2, PH-BXN, Embraer E190, OH-LKH, nabij punt ATRAK (Republiek Letland), 20 oktober 2012

De bemanning van de Nederlands geregistreerde Boeing 737-800, die onderweg was van Schiphol naar Moskou, kreeg van de luchtverkeersleiding de instructie om te klimmen van FL380 naar FL390. Er vond vervolgens een overschrijding van separatieminima plaats tussen dit toestel en een Embraer E190 die onderweg was van Warschau naar Helsinki en op FL390 vloog. De minimale horizontale afstand tussen beide toestellen bedroeg 4,2 NM bij een hoogteverschil van 700 voet.

Dit ernstige incident is aan de Onderzoeksraad gemeld door het Transport Accident Incident Investigation Bureau van de Republiek Letland dat een onderzoek is gestart. De Onderzoeksraad levert ondersteuning bij dit onderzoek.

Classificatie: ernstig incident
Referentie: 2012113

Separatieminima overschreden, Boeing 737-8K5, PH-TFC, Airbus A340-313, EC-LKS, boven de Canarische eilanden (Spanje), 13 november 2012

De bemanning van de Nederlands geregistreerde Boeing 737 vloog op FL380 en kreeg van de Spaanse luchtverkeersleiding de instructie over te schakelen naar een andere radiofrequentie. Vervolgens gaf het Traffic Collision Avoidance System (TCAS) in de cockpit een waarschuwing voor naderend verkeer op dezelfde hoogte gevolgd door een advies om te klimmen.

De bemanning voerde een klim uit en probeerde de luchtverkeersleiding hierover te informeren. Er kon echter geen contact worden verkregen. Toen het andere toestel was gepasseerd, daalden de piloten weer naar FL380 en werd de vlucht naar de Republiek Kaapverdië voortgezet parallel aan en op een afstand van 2 NM van de luchtweg. De minimale horizontale separatie tussen beide toestellen bedroeg 3 NM bij een hoogteverschil van 1000 voet.

Dit ernstige incident is aan de Onderzoeksraad gemeld door de Nederlandse luchtvaartmaatschappij. De Spaanse CEANITA (Spanish Commission for the Study and Analysis of Air Traffic Occurrences Notifications) is een onderzoek gestart.

Classificatie: ernstig incident
Referentie: 2012115

Van baan geraakt tijdens landing, New Piper PA-34-220T, PH-WDL, Groningen Airport Eelde, 7 december 2012

Tijdens de landing verloor de piloot de controle over het vliegtuig dat vervolgens naast de baan tot stilstand kwam. Het toestel zakte hierbij door het neuswiel en liep schade op aan de propeller en het neuswiel. Geen van de drie inzittenden raakte gewond. Volgens de gezagvoerder was er tijdens de landing sprake van een sterk wisselende windrichting (windschering). De zijanten van de baan waren bedekt met een combinatie van ijs en sneeuw waardoor het vliegtuig ongecontroleerd was gaan glijden.

De bestuurder had een totale vliegervaring van 3180 uren waarvan 3100 uren op het betrokken type.

*De Onderzoeksraad heeft geen nader onderzoek ingesteld. Deze samenvatting is gebaseerd op de volgende bron(nen): Interview met de gezagvoerder
Meldingsformulier: gezagvoerder*

Classificatie: ernstig incident
Referentie: 2012122

Oversteken van een landingsbaan zonder toestemming, Beech 200 Super King Air, EC-KPT, Amsterdam Airport Schiphol, 11 december 2012

Na de landing op baan 06 kreeg het vliegtuig opdracht om via de rijbanen E4 en G2 naar het General Aviation platform op Schiphol-Oost te taxiën. Hierbij moesten twee start- en landingsbanen worden overgestoken. De eerste officier bestuurde het toestel en de gezagvoerder was 'pilot monitoring'. In de gehele communicatie gaf de verkeersleider op drie momenten de opdracht: "hold short off all runways". Deze opdracht werd door de bemanning elke keer bevestigd.

Tijdens het taxiën moest baan 36C/18C worden overgestoken en voordat de EC-KPT bij de baan was aangekomen, kreeg de bemanning toestemming van de verkeersleider om de baan over te steken. Voor de kruising met baan 04/22 stopte de bemanning echter niet en stak zij de baan over zonder daarvoor een klaring te hebben ontvangen. Ook negeerde de bemanning de brandende stopbarverlichting voor de kruising.

De eerste officier had de brandende stopbarverlichting wel gezien maar dacht dat hij de baan mocht oversteken omdat de verkeersleider niet had gemeld dat hij moest stoppen. Hij had nog wel goed uitgekeken of er landend of startend verkeer op baan 04/22 was en toen dit niet het geval was, vond hij het veilig om over te steken.

De gezagvoerder verklaarde dat hij geen rode stopbarverlichting had zien branden. Het was de tweede keer dat hij op Schiphol was geland en hij was druk bezig met het bestuderen van de taxiroute. Er ontstond geen gevaarlijke situatie.

*De Onderzoeksraad heeft geen nader onderzoek ingesteld. Deze samenvatting is gebaseerd op de volgende bron(nen):
Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), interview met de bemanning*

Classificatie: ernstig incident
Referentie: 2012121

Vier vragen over de Onderzoeksraad voor Veiligheid

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.

De Onderzoeksraad deed in 2005 onder meer onderzoek naar de brand in het centrum voor uitgeproceerde asielzoekers, de zogeheten Schipholbrand. Recent publiceerde de Onderzoeksraad over vrachtwagenongevallen op snelwegen en de treinbotsing tussen een intercity en een sprinter in Amsterdam.

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, zeescheepvaart, binnenvaart, 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 vijf permanente raadsleden. De voorzitter is mr. 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 telt circa zeventig medewerkers, waarvan tweederde onderzoekers.

4

Hoe kom ik in contact met de Onderzoeksraad voor Veiligheid?

Kijk voor meer informatie op de website:
www.onderzoeksraad.nl
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
Januari, 2013

Foto's in deze uitgave die niet zijn voorzien van een bronvermelding, zijn eigendom van de Onderzoeksraad voor Veiligheid.