



ONDERZOEKRAAD
VOOR VEILIGHEID

Jaarverslag 2019

De Onderzoeksraad voor Veiligheid

Als zich een ongeval of ramp voordoet, onderzoekt de Onderzoeksraad voor Veiligheid hoe dat heeft kunnen gebeuren, met als doel daar lessen uit te trekken. Op die manier draagt de Onderzoeksraad bij aan het verbeteren van de veiligheid in Nederland. De Raad is onafhankelijk en besluit zelf welke voorvallen hij onderzoekt. Daarbij richt de Raad 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. De onderzoeken gaan niet in op schuld of aansprakelijkheid.

Onderzoeksraad

Voorzitter: ir. J.R.V.A. Dijsselbloem
prof. dr. ir. M.B.A. van Asselt
prof. dr. mr. S. Zouridis

Secretaris-directeur: mr. C.A.J.F. Verheij

Bezoekadres: Lange Voorhout 9
2514 EA Den Haag

Postadres: Postbus 95404
2509 CK Den Haag

Telefoon: 070 333 7000

Website: onderzoeksraad.nl

E-mail: info@onderzoeksraad.nl

INHOUDSOPGAVE

Inhoud	3
1 Beschouwing.....	4
2 Afgeronde onderzoeken.....	9
3 Lopende onderzoeken	16
4 Opvolging aanbevelingen.....	21
5 Rode draden uit onderzoek.....	23
6 Niet opgevolgde aanbevelingen	26
7 Organisatieontwikkeling	29
8 Sociaal jaarverslag	32
9 Financieel jaarverslag	37

1 BESCHOUWING

Op het moment van schrijven van deze beschouwing, bepaalt het coronavirus in belangrijke mate ons leven. Dat geldt in het bijzonder voor nabestaanden van overleden patiënten, voor de patiënten die moeten herstellen en hun naasten, maar ook voor zorgverleners die zich geweldig inzetten voor de gezondheid van anderen, terwijl die van henzelf ook in het geding is. Het geldt evenzeer voor kwetsbare personen in onze samenleving, die niet altijd de aandacht en zorg krijgen die zij verdienen. Ook geldt dat voor al diegenen die rechtstreeks betrokken zijn bij de bestrijding van de crisis en het draaiende houden van onze maatschappij. Gegeven de enorme impact van deze pandemie op onze samenleving heeft de Onderzoeksraad voor Veiligheid, mede op verzoek van het kabinet, besloten de Nederlandse aanpak van de coronacrisis te onderzoeken.

In 2019 heeft de Onderzoeksraad negen uitgebreide en 78 verkorte onderzoeken afgerond. De diversiteit aan onderwerpen was groot, zoals de laatste jaren steeds het geval was. In twee onderzoeken, op het terrein van geestelijke gezondheidszorg en forensische zorg, speelden dilemma's rondom het verlenen van zorg aan individuen en het waarborgen van de veiligheid van hun omgeving een centrale rol. Andere onderzoeken, zoals het onderzoek naar aanleiding van het tragische ongeval met de Stint in Oss en het onderzoek naar automatisering in het wegverkeer, richtten zich op het beheersen van de risico's die gepaard gaan met innovatie. De interactie tussen mens en machine of systeem is een vaker terugkerend thema in onze onderzoeken naar voorvallen. Ook onderzocht de Raad in 2019 het vliegverkeer op Scheveningen en het abrupte faillissement van het Slotervaartziekenhuis en de IJsselmeerziekenhuizen. Allemaal met als doel van het gebeurde te leren en de kans op herhaling in de toekomst te verkleinen.

2019 was ook het jaar waarin Tjibbe Joustra afscheid nam van de Onderzoeksraad. Van februari 2011 tot en met april 2019 heeft hij leiding gegeven aan de organisatie. Bij gelegenheid van zijn afscheid is de heer Joustra door de Koning bevorderd tot Grootofficier in de Orde van Oranje-Nassau. Onder zijn voorzitterschap heeft de Raad zich doorontwikkeld tot gezaghebbend onderzoeksinstituut dat kwalitatief hoogstaand onderzoek verricht en daarmee bijdraagt aan een veiliger Nederland. De Raad is dankbaar voor de bijdrage die de heer Joustra heeft geleverd aan de strategische positionering van de organisatie en aan de zorgvuldige omgang met slachtoffers en nabestaanden. Op 1 mei 2019 heb ik het voorzitterschap van de Onderzoeksraad van de heer Joustra mogen overnemen.

“De wens om alle activiteiten die we belangrijk vinden mogelijk te maken, creëert op uiteenlopende terreinen spanning met onze veiligheid.”

In mijn eerste jaar als voorzitter van de Onderzoeksraad drong de vraag zich aan mij op 'wat de verantwoordelijkheid van de Raad is en waar die eindigt'. De titel van het eerste advies van het Adviescollege Stikstofproblematiek, 'Niet alles kan', zette ook mij aan het denken. Dat college – beter bekend als de commissie-Remkes – concludeerde dat de impasse omtrent de stikstofproblematiek dusdanig complex is, dat niet alles mogelijk is en dat scherpe keuzes dus nodig zijn.

Dat spanningsveld zie ik ook terug in onderzoeken van de Raad. In Nederland zijn wij voortdurend op zoek naar een optimale balans tussen uiteenlopende maatschappelijke belangen. Enerzijds vinden wij het belangrijk activiteiten die bijdragen aan onze economie en ons welzijn zoveel mogelijk ruimte te geven. Anderzijds krijgen wij steeds meer te maken met de gevolgen van die activiteiten voor ons milieu en onze gezondheid, maar zeker ook voor onze veiligheid. Dat vraagt om keuzes en soms om een fundamentele herbezinning op de afweging van belangen. Wat vinden wij in ons land echt belangrijk?

Dat brengt ons bij de rol van de Onderzoeksraad daarbij. Wij doen onderzoek daar waar de veiligheid in brede zin in het gedrang is gekomen en doen – waar zinvol – aanbevelingen aan betrokkenen om de kans op herhaling te verkleinen. We richten ons dus op het realiseren van veiligheidswinst. Veelal zoeken we kansen daartoe binnen een gegeven systeem, maar regelmatig doemt de vraag op of het bestaande systeem aan de grenzen van zijn optimalisatie zit en een fundamentele herziening nodig is.

De wens om alle activiteiten die we belangrijk vinden mogelijk te maken, creëert op uiteenlopende terreinen spanning met onze veiligheid. Om risico's te mitigeren volgen nieuwe regels, betere afspraken, intensivering van het toezicht, etc. Deze tendens ziet de Onderzoeksraad ook in reactie op onderzoeken die hij heeft uitgevoerd, bijvoorbeeld in reactie op het rapport 'Veiligheid vliegverkeer luchthaven Schiphol' dat de Raad in 2017 publiceerde. Dat rapport leidde onder meer tot de invoering van een Integraal Safety Management Systeem. Een duidelijke verbetering van de samenwerking tussen de vele actoren die gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor de veiligheid op Schiphol. In het rapport stelde de Onderzoeksraad ook dat verdere groei van de luchthaven pas mogelijk is als structurele maatregelen zijn getroffen om de risico's rond onze luchthaven te verminderen. De aanbeveling om een nieuw toekomstbestendig operationeel concept te ontwikkelen voor de afhandeling van vliegverkeer op Schiphol, is echter niet opgevolgd. De toegenomen drukte in de afgelopen jaren, de complexe inrichting van Schiphol en het belang dat wordt gehecht aan het terugdringen van geluidsoverlast voor omwonenden maken dat de veiligheid onder druk staat en bij verdere groei alleen nog maar meer onder druk komt te staan. Vandaar dat de titel van het rapport van de Commissie Remkes, 'Niet alles kan', tot herkenning leidde. De bijna-stilstand in de luchtvaart als gevolg van de coronacrisis biedt een uitgelezen kans om het operationeel concept van de luchthaven opnieuw tegen het licht te houden.

“Welke voorvallen verdienen nader onderzoek en welke krijgen minder of geen prioriteit? Om deze afwegingen scherp met elkaar te delen hebben we een afwegingskader ontwikkeld.”

Ook de Onderzoeksraad loopt regelmatig tegen de vraag aan of verdere verbeteringen binnen het systeem zoals we het aantreffen wel de veiligheidswinst opleveren die nodig is. Meestal heeft de Raad in dergelijke gevallen besloten het staande beleid als gegeven te beschouwen. Soms is dat expliciet benoemd, zoals in het onderzoek ‘Omgevingsveiligheid hennepkwekerijen’, waarin de Raad stelt dat hij geen oordeel heeft over de huidige wet- en regelgeving of het bestaande gedoogbeleid en uitgaat “van de werkelijkheid zoals die nu bestaat”. In andere gevallen is dat impliciet gebeurd.

Maar soms ontkomt de Raad er niet aan, vanuit de opdracht veiligheidswinst na te streven, om vragen te stellen bij de houdbaarheid van het vigerende stelsel. Een voorbeeld daarvan is het onderzoek ‘Aardbevingsrisico’s in Groningen’, gepubliceerd in 2015. Uit dat onderzoek bleek dat het belang van veiligheid van de bewoners van het aardbevingsgebied onvoldoende was meegenomen bij de besluitvorming over de gaswinning. Dat kwam onder meer doordat de partijen die betrokken waren bij die besluitvorming, een gesloten bolwerk vormden waarin geen ruimte was voor kritische tegengeluiden of tegendruk. Hoewel dit rapport vooralsnog niet heeft geleid tot de aanbevolen herinrichting van het ‘gasgebouw’, heeft het wel bijgedragen aan het besluit van het kabinet om de gaswinning uit het Groningerveld sterk te verminderen en om het in 2022 te staken. In het rapport ‘Veilig toelaten op de weg – Lessen naar aanleiding van het ongeval van de Stint’ uit oktober 2019, constateerde de Raad dat er bij de toelating van nieuwe licht gemotoriseerde voertuigen op de openbare weg onvoldoende aandacht was voor veiligheid. Er was sprake van een grote verscheidenheid aan toelatingsprocedures, die afwisselende of helemaal geen eisen stelden aan de veiligheid van de voertuigen. Daarop heeft de Raad de minister van Infrastructuur en Waterstaat aanbevolen het systeem voor de toelating van nieuwe voertuigen drastisch te herzien.

Het vigerende ‘stelsel’ werd ook door ons ter discussie gesteld in het rapport ‘Veiligheidsrisico’s jaarwisseling’ en het onderzoek naar de vreugdevuren op Scheveningen en Duindorp. Op basis van de vaststelling dat Oud en Nieuw het meest onveilige feest van het jaar is geworden, bepleitte de Raad een verbod op vuurpijlen en knalvuurwerk en daarmee te breken met de ontstane cultuur rond de viering van de jaarwisseling. Uiteindelijk is dit door het kabinet overgenomen. Ook in het rapport ‘Vlieg vuur op Scheveningen’, dat oktober vorig jaar verscheen, hebben we vastgesteld dat voor het veilig laten verlopen van eventuele toekomstige vreugdevuren, het bevestigen of aanscherpen van het oude convenant met betrokken organisaties niet voldoende zou zijn. Een meer fundamentele heroverweging was op zijn plaats en de gemeente Den Haag heeft deze gemaakt.

De in Nederland bestaande tendens tot het nemen van steeds meer maatregelen (nieuwe regels, betere afspraken, meer toezicht, etc.) om de veiligheid binnen bestaande systemen te blijven waarborgen, leidt niet altijd tot de meest effectieve of de meest duurzame oplossingen. We zien vaker voorbeelden van systemen die vastlopen. Soms is een fundamentele herbezinning op het systeem dus noodzakelijk.

De Raad zal vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid steeds de kansen benoemen om veiligheidswinst te boeken, veelal binnen het gegeven systeem. Zo nodig zullen we echter ook het systeem zelf ter discussie stellen. Mocht dit vragen om een bredere weging van verschillende belangen (bijvoorbeeld economie versus veiligheid) dan is de politiek aan zet. Deskundigen, adviseurs en onderzoekers zijn niet in de positie om die afweging te maken. De Onderzoeksraad kan signaleren waar systemen tegen hun grenzen aanlopen en welke risico's daaraan verbonden zijn. Hij kan daarmee bijdragen aan de urgentie rond deze vraagstukken en aangeven waar vanuit het perspectief van veiligheid politieke keuzes noodzakelijk zijn.

Teneinde dat zo goed mogelijk te doen, moet ook de Onderzoeksraad scherpe keuzes maken. Welke voorvallen verdienen nader onderzoek en welke krijgen minder of geen prioriteit? Om deze afwegingen scherp met elkaar te delen hebben we een afwegingskader ontwikkeld. Dit draagt ook bij aan het vroegtijdig onderkennen van kansen en risico's van nieuwe onderzoeken en daarmee het bereiken van optimale veiligheidswinst met de ons beschikbare en altijd beperkte middelen. Met het afwegingskader onderbouwt en expliciteert de Raad zijn keuzes om al dan niet onderzoek te doen.

“De toenemende vraag uit de samenleving naar het werk van de Onderzoeksraad en de noodzaak om de kwaliteit van onze onderzoeken te (blijven) waarborgen, vragen om adequate financiering.”

De maatschappelijke effectiviteit van de Onderzoeksraad stond ook centraal in de evaluatie 2013-2018 die een commissie, onder voorzitterschap van de heer Schnabel, in 2019 uitvoerde. De commissie stelt nuchter vast dat de Onderzoeksraad zijn bestaansrecht als gezaghebbende instantie op het gebied van veiligheid onomstotelijk heeft bewezen. Tegelijkertijd doet de commissie ook aanbevelingen om de organisatie verder te professionaliseren en een goede invulling te (blijven) geven aan zijn doelstelling en kernwaarden.

Die nemen we ter harte. Met het opvolgen van die aanbevelingen zijn we reeds begonnen en de komende jaren gaan we daarmee verder (zie hoofdstuk 7 van dit Jaarverslag voor meer informatie).

Tot slot. In dit jaarverslag kunt u lezen dat de Onderzoeksraad in 2019, net als in de afgelopen jaren, kampte met financiële krapte. Dat kwam vooral door oplopende onderzoekskosten als gevolg van toenemende complexiteit van de onderzoeken en meer vraag naar het werk van de Onderzoeksraad. Door een aantal ingrijpende tijdelijke maatregelen en een eenmalige Rijksbijdrage is het gelukt om het jaar financieel rond te

krijgen. Er is echter geen enkele financiële buffer om flexibel in te kunnen spelen op toenemende vraag naar het werk van de Onderzoeksraad. Om een gezonde financiële situatie te realiseren, zijn we in gesprek met de minister van Justitie en Veiligheid, die verantwoordelijk is voor adequate financiering van ons werk. In dat licht vraag ik extra aandacht voor de aanbevelingen van de evaluatiecommissie die zich richten op het verbeteren van de financiële situatie van de Raad. De toenemende vraag uit de samenleving naar het werk van de Onderzoeksraad en de noodzaak om de kwaliteit van onze onderzoeken te (blijven) waarborgen, vragen om adequate financiering.



Jeroen Dijsselbloem

Voorzitter

2 AFGERONDE ONDERZOEKEN

In 2019 rondde de Onderzoeksraad negen onderzoeken en 78 verkorte onderzoeken af. De onderzoeken betreffen een breed scala aan veiligheidsvraagstukken. De verkorte onderzoeken zijn veelal wettelijk verplichte onderzoeken in de sectoren luchtvaart, zeescheepvaart en industrie.

2.1 Gepubliceerde rapporten

In 2019 publiceerde de Onderzoeksraad negen rapporten op uiteenlopende terreinen. Zo werd onderzoek gedaan naar de veiligheid van ons voedsel, naar de vreugdevuren in Den Haag en naar de veiligheid van mensen met een ernstige psychische aandoening en hun omgeving. Een volledig overzicht van de in 2019 afgeronde onderzoeken is hieronder te vinden.

Vliegen over conflictgebieden - opvolging aanbevelingen MH17 Crash (februari 2019)

De Raad heeft onderzoek gedaan naar de opvolging van de aanbevelingen uit het in 2015 gepubliceerde rapport over de crash van vlucht MH17. In het opvolgingsonderzoek concludeerde de Raad dat luchtvaartmaatschappijen ruim vier jaar na die crash bewuster omgaan met de risico's die gepaard gaan met vliegen over conflictgebieden. Partijen gaan er niet meer op voorhand vanuit dat een opengesteld luchtruim boven een conflictgebied veilig is, en luchtvaartmaatschappijen spannen zich actiever in om goede informatie te verzamelen en delen deze informatie ook meer onderling. Tegelijkertijd zijn er aandachtspunten voor Staten en luchtvaartmaatschappijen. Zo is de afgelopen jaren nog nauwelijks iets veranderd in het luchtruimbeheer van Staten die te maken hebben met een gewapend conflict op hun grondgebied. Verder geven luchtvaartmaatschappijen aan dat zij – om risico's goed te kunnen beoordelen – behoefte hebben aan informatie met meer diepgang. Ook de informatievoorziening over plotseling escalerende en/of nieuwe conflicten blijft een aandachtspunt.

Forensische zorg en veiligheid - Lessen uit de casus Michael P (maart 2019)

Op 29 september 2017 verdween de 25-jarige Anne Faber vlakbij haar woonplaats Utrecht. Zij werd verkracht en om het leven gebracht door een patiënt van een forensisch psychiatrische instelling in het nabijgelegen Den Dolder. Dat de dader een veroordeelde zedendelinquent bleek te zijn die ondanks zijn verblijf in een forensische instelling vrij kon rondlopen, veroorzaakte veel maatschappelijke verontwaardiging. In de vier jaar dat Michael P. forensische zorg ontving, zijn de Dienst Justitiële Inrichtingen en de forensische instelling in Den Dolder niet nagegaan welke risico's van hem uitgingen en hoe groot de kans was dat hij opnieuw een ernstig delict zou plegen. Het onderzoek schetst een beeld van een sector waarin de nadruk ligt op zorg voor de patiënt en veel minder op het beschermen van de samenleving tegen de risico's van terugkerende delinquenten. Om dat laatste te bewerkstelligen, moeten die risico's in kaart worden gebracht en dient de

informatievoorziening verbeterd te worden. Verlofaanvragen moeten kritisch worden getoetst en er is beter toezicht nodig op de toegekende vrijheden aan delinquenten. Ook de informatievoorziening richting de gemeenten waarin delinquenten terugkeren moet worden verbeterd. De aanbevelingen in het rapport richten zich op het versterken van de aandacht voor risico's op recidive, op het afstemmen van verantwoordelijkheden op de veilige en verantwoorde terugkeer van delinquenten met een hoog recidiverisico en op het verbeteren van de informatievoorziening in de keten.

Zorg voor veiligheid - Veiligheid van mensen met een ernstige psychische aandoening en hun omgeving (april 2019)

De Raad heeft onderzoek gedaan naar de veiligheid van mensen met een ernstige psychische aandoening (EPA) en die van hun omgeving. Uit dat onderzoek bleek dat deze onvoldoende is geborgd in het huidige zorgstelsel. In dat stelsel staat niet de zorgbehoefte van de patiënt centraal, maar is het zorgaanbod van instellingen leidend. De financieringsstructuren voor zorg en ondersteuning zijn niet ingericht op het bieden van de meervoudige hulp die deze kwetsbare groep nodig heeft. Wachttijden in de geestelijke gezondheidszorg (GGZ) en in het sociale domein belemmeren de toegang tot passende zorg en hulp. Doordat betrokken partijen met verschillende systemen werken om gegevens vast te leggen, hebben zorgverleners onvoldoende zicht op de veiligheidsrisico's van de patiënt en zijn omgeving en worden niet alle veiligheidsrisico's onderkend. De Raad stelt vast dat er diverse initiatieven bestaan om de zorg en ondersteuning aan personen met een EPA te verbeteren. In juli 2018 is het Hoofdlijnenakkoord getekend voor de gehele GGZ. In dat akkoord staat de zorgbehoefte van de patiënt centraal. Om structureel passende zorg te kunnen bieden aan personen met een EPA, heeft de Raad de minister en de staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport aanbevolen een aanvullend akkoord af te sluiten dat specifiek gericht is op zorg en hulp aan de meest kwetsbare personen met een EPA.

Opkomende voedselveiligheidsrisico's (juni 2019)

De affaire rond de ontdekking van het bestrijdingsmiddel fipronil in eieren in de zomer van 2017, was voor de Raad aanleiding om het voedselveiligheidssysteem in Nederland te onderzoeken. Uit het onderzoek blijkt dat dit systeem kwetsbaar is en dat de voedselsector zich vooral richt op bekende risico's. Door veranderende omstandigheden is het echter mogelijk dat voedselveiligheidsrisico's zich in een andere hoedanigheid voordoen of in ernst toenemen. De Raad concludeert dat het ontbreekt aan een gestructureerde aanpak om dergelijke, opkomende voedselveiligheidsrisico's te signaleren en te beoordelen. Het gevolg daarvan is dat risico's niet altijd goed in beeld worden gebracht of te laat worden ontdekt, waardoor mensen onnodig ziek kunnen worden. De Raad stelt dat een steviger voedselveiligheidssysteem noodzakelijk is. Wanneer zich incidenten voordoen, is het van belang dat signalen van opkomende voedselveiligheidsrisico's sneller en beter worden herkend en opgepakt. Om het zicht hierop structureel te verbeteren, heeft de Raad de minister voor Medische Zorg en Sport aanbevolen een gezaghebbende eenheid te creëren die informatie uit zoveel mogelijk bronnen samenbrengt en een integraal overzicht maakt van opkomende risico's voor de voedselveiligheid. De minister dient er vervolgens voor te zorgen dat de rapportages zo snel mogelijk opvolging krijgen.

Veiligheid van op afstand bediende bruggen Nederland - Lessen uit het ongeval Prins Bernhardbrug (september 2019)

Ruim drie jaar nadat de Onderzoeksraad publiceerde over een dodelijk ongeval op de Den Uylbrug in Zaanstad, vond opnieuw een ongeval plaats op een brug in de gemeente Zaanstad. De Raad heeft onderzocht hoe het kwam dat de aanbevelingen uit het onderzoek naar het ongeval op de Den Uylbrug (2015) en de opvolging daarvan in de jaren daarna, het ongeval op de Prins Bernhardbrug niet hebben kunnen voorkomen. Uit het onderzoek bleek dat er op het moment van onderzoek nog steeds onvoldoende werd gedaan om ongelukken met op afstand bediende bruggen te voorkomen. Zo zijn de veiligheidsmaatregelen op de Den Uylbrug niet direct toegepast op andere bruggen in de gemeente Zaanstad. Ook de aangekondigde landelijke initiatieven die het op afstand bedienen van bruggen veiliger moeten maken hebben wel de aandacht maar zijn tot op heden slechts deels gerealiseerd. Uit het onderzoek blijkt dat de problematiek niet uniek is voor de gemeente Zaanstad; het betreft een landelijk probleem, wat regie vanuit de Rijksoverheid vereist.

Vliegvuur op Scheveningen (oktober 2019)

In de nacht van 31 december 2018 op 1 januari 2019 werden rond middernacht twee vreugdevuren ontstoken op de stranden van Scheveningen en Duindorp. Kort daarna steeg uit de vuurstapel op Scheveningen een hevig vliegvuur op, waardoor brandende delen neerkwamen op de boulevard en de aangrenzende bebouwing. De Raad concludeerde dat de twee vreugdevuren door de jaren heen zo groot zijn geworden, dat het noodzakelijk is de organisatie fundamenteel anders aan te pakken. De vuren moeten benaderd worden als een publieksevenement met grote veiligheidsrisico's. Zowel de bouwers als de hulpdiensten en de gemeente Den Haag – waar Scheveningen en Duindorp onder vallen - moeten meer verantwoordelijkheid nemen voor de veiligheid van bouwers, omwonenden en het publiek. Door gebruik te maken van (juridische) procedures, structuren en organisatorische waarborgen (zoals de bestaande vergunningsprocedures) kunnen bij de organisatie van vreugdevuren heldere voorschriften gegeven worden, is er mogelijkheid tot inspraak en kan de gemeente zich ervan vergewissen dat de organisatoren in staat zijn de verantwoordelijkheden te dragen. Vervolgens moet de gemeente hier, zoals gebruikelijk is bij grote publieksevenementen, ook op handhaven. Ook de organisatoren van vreugdevuren moeten zich inspannen om de veiligheidsrisico's voor bouwers, omwonenden en publiek zo goed mogelijk te beheersen. Verder is het belangrijk dat hulpdiensten als politie en brandweer de gemeente bijstaan met deskundig en kritisch advies, gevraagd en ongevraagd. Tot slot is van belang dat kennis over de risico's van georganiseerde vuren (zoals vreugdevuren, paasvuren) wordt verzameld en gedeeld in de brandweerorganisatie.

Veilig toelaten op de weg. Lessen naar aanleiding van het ongeval met de Stint (oktober 2019)

Op 20 september 2018 kwamen vier kinderen om het leven toen een Stint in botsing kwam met een trein in Oss. De bestuurster van de Stint en een vijfde kind raakten zwaargewond. Het tragische ongeval riep in de samenleving en de politiek vragen op over de veiligheid van dit type voertuigen. Voor de Raad was het ongeval aanleiding om onderzoek te doen naar de wijze waarop licht gemotoriseerde voertuigen, waaronder voertuigen als de Stint, op de weg komen. Uit het onderzoek blijkt dat er onvoldoende aandacht is voor veiligheid bij het op de weg komen van licht gemotoriseerde voertuigen,

zoals elektrische (bak)fietsen en scootmobiels. Dit komt mede door de grote verscheidenheid aan toelatingsprocedures, die een wisselende hoeveelheid eisen of zelfs helemaal geen eisen stellen aan de veiligheid van de voertuigen. Bovendien is er onvoldoende zicht op het effect van veel verschillende voertuigen op de verkeersveiligheid. Gezien de toegenomen drukte op de openbare weg en de grote aantallen slachtoffers, kunnen maatregelen niet op zich laten wachten. De Raad heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat aanbevolen de wijze te herzien waarop licht gemotoriseerde voertuigen op de weg komen. De risico's van alle licht gemotoriseerde voertuigen moeten in kaart worden gebracht en worden getoetst aan een door de minister vastgesteld veiligheidsniveau. De Raad heeft ook aanbevolen de Rijksdienst voor het Wegverkeer eindverantwoordelijk te maken voor de besluitvorming over toelating. De Tweede Kamer en de minister zijn daarbij verantwoordelijk voor het vaststellen van beleid om de verkeersveiligheid op de openbare weg te verbeteren, maar zouden niet mogen treden in de beoordeling van de veiligheid van (nieuwe) voertuigen.

Wie stuurt? Verkeersveiligheid en automatisering in het wegverkeer (november 2019)

De Raad heeft onderzoek gedaan naar de beheersing van de risico's die gepaard gaan met automatisering in het wegverkeer, in het bijzonder met de introductie van rijhulpsystemen (advanced driver assistance systems of ADAS). Uit het onderzoek blijkt dat auto's die zijn voorzien van rijhulpsystemen, op het moment dat zij op de openbare weg komen, vaak nog niet uitontwikkeld zijn. Ook weten veel bestuurders niet wat deze systemen wel en niet kunnen, waardoor risicovolle situaties kunnen ontstaan. Fabrikanten houden te weinig rekening met de gebruikers van deze systemen en de eisen die de overheid aan auto's stelt, sluiten niet goed aan bij de huidige generatie rijhulpsystemen. Verder wordt te weinig van ongevallen geleerd om de verkeersveiligheid van rijhulpsystemen te verbeteren. De overheid heeft de ambitie het aantal verkeersslachtoffers terug te brengen naar nul in 2050 en verwacht daarbij een belangrijke bijdrage van automatisering. Volgens de Raad kan de inzet van rijhulpsystemen daaraan bijdragen. Daarom heeft de Raad de auto-industrie aanbevolen een omslag te maken naar maatschappelijk verantwoord innoveren, waarbij innovaties de verkeersveiligheid aantoonbaar verbeteren. Ook moeten automobilisten beter worden geïnformeerd over de mogelijkheden en beperkingen van auto's met rijhulpsystemen. Tot slot vindt de Raad het belangrijk dat de voertuigregelgeving op Europees niveau zo wordt aangepast dat deze beter aansluit bij de huidige generatie rijhulpsystemen.

Faillissement MC Slotervaart en MC IJsselmeerziekenhuizen: risico's voor patiëntveiligheid (december 2019)

Eind 2018 gingen op één dag twee ziekenhuizen failliet: MC Slotervaart en MC IJsselmeerziekenhuizen. Dat ziekenhuizen failliet kunnen gaan, is inherent aan de inrichting van het Nederlandse zorgstelsel. In geval van een faillissement is echter niet gewaarborgd dat dit op een verantwoorde en veilige manier gebeurt. Mede daardoor verliepen de faillissementen van beide ziekenhuizen chaotisch en ongecontroleerd. De veiligheid van de patiënten was daarbij in het geding, maar de faillissementen hebben – voor zover bij de Raad bekend – niet geleid tot ernstige ongevallen. Dit is mede te danken aan de inzet en veerkracht van het ziekenhuispersoneel. Omdat ziekenhuizen een

maatschappelijke functie hebben en lopende behandelingen niet direct beëindigd kunnen worden, vergt een faillissement van een ziekenhuis een andere aanpak. Daarom heeft de Raad de minister voor Medische Zorg en Sport aanbevolen ervoor te zorgen dat de afwikkeling van een ziekenhuisfaillissement te allen tijde gecontroleerd plaatsvindt door:

- de zorgplicht voor zorgverzekeraars te herijken, en
- zorgverzekeraars te verplichten collectief financieel garant te staan om in geval van een ziekenhuisfaillissement gecontroleerde afbouw van zorg te bekostigen.

Aan de minister van Rechtsbescherming heeft de Raad aanbevolen het faillissementsrecht aan te passen door voorafgaand aan een (mogelijk) ziekenhuisfaillissement een periode van stil bewind te verplichten om voor een gecontroleerde afwikkeling te zorgen. Daarnaast moeten curatoren de wettelijke taak krijgen om patiëntveiligheid voorop te stellen.

2.2 Afgeronde verkorte onderzoeken

In 2019 rondde de Raad 78 verkorte onderzoeken af. Dat zijn veelal wettelijk verplichte onderzoeken in de sectoren luchtvaart, zeescheepvaart en industrie, waarmee de Onderzoeksraad een bijdrage levert aan het verbeteren van de veiligheid in die sectoren.

* = onderzoeken die in periodieke rapportages zijn opgenomen,

** = onderzoeken die na een eerste inventarisatie niet zijn voortgezet, omdat het verwachte leereffect en/of de te behalen veiligheidswinst te gering bleek.

Industrie

- Brand bij Esso, 21 augustus 2017
- Vinylchloride emissie, Shin-Etsu locatie Botlek-Rotterdam, 23 augustus 2016
- Vinylchloride emissie, bij Shin-Etsu locatie Pernis, 17 mei 2017

Luchtvaart

- Verlies van alle remdruk tijdens taxiën, Fokker 70, 5 maart 2015
- Noodlanding na gedeeltelijk verlies van motorvermogen, Diamond DA-40 D, PH-EMW, 22 juni 2017
- Botsing met vliegtuigtrekker door verlies van remdruk, BAe Avro RJ85, 15 december 2015
- Losgeschoten remklepstang, Rolladen-Schneider LS 4-b zweefvliegtuig, 23 april 2018
- Vliegtuigongeval met dodelijke afloop in laagvlieggebied Gouda, 22 mei 2018
- ** Runway incursion met vogelwacht, Canadair Regional Jet CRJ-900, 31 mei 2017
- ** Runway incursion met grasmaaier, Diamond DA-40D, OO-CDC, 26 juni 2017
- Niet gestabiliseerde nadering en EGPWS-waarschuwing, Embraer ERJ 190-100 STD, PH EZR, Amsterdam Airport Schiphol, 7 februari 2018
- Bijna-botsing, ASK-21 en Discus CS, nabij Terlet, 26 mei 2018
- Noodlanding, Beechcraft A36 Bonanza, Vlagtwedde, 25 juli 2018
- Airprox, ASW 24 en RV-12, nabij Noordkop, 5 oktober 2018
- Airprox, Discus en Cessna 182RG, nabij Noordkop, 21 oktober 2018
- Bijna-botsing, Eurocopter EC135 T2+, Hughes 269, Voorhout, 25 april 2018
- Runway excursion, Yak-52, PH-DTX, Oostwold Airport, 3 april 2019
- Ongeval tijdens lierstart, Discus b, zweefvliegveld Lemelerveld, 12 april 2019

- Harde landing, Lindstrand Balloons Ltd., LBL120A, PH-GPI, nabij Twente Airport, 6 april 2019
- Runway incursion, Diamond HK-36 TC, Rans S-6S Coyote II, Lelystad Airport, 24 februari 2019
- Airprox, Robin DR 400/140B, Beech F33A Bonanza, Rotterdam The Hague Airport, 19 maart 2019
- In heide geland in circuitgebied, Ka 6 CR, PH-327, zweefvliegveld Terlet, 20 april 2019
- Letsel bij landing, Mac Para Muse III, zweefvliegveld Terlet, 24 februari 2019
- Slootkant geraakt tijdens landing, ASK-21, PH-1382, zweefvliegveld Biddinghuizen, 20 april 2019
- Hand in propeller, paramotor Fresh Breeze 122 AL2F, PH-9B8, Hellevoetsluis, 17 oktober 2017
- Neergestort, Paramotor PAP 125, Leusden, 10 oktober 2018
- Bijna-botsing, Diamond DA-40 NG, HOAC DV-20 Katana, boven de Flevopolder, 23 februari 2018
- Runway excursion, A-211 Aquila, G-GAEC, Breda International Airport, 5 oktober 2018
- Bijna-botsing, Schweizer SC330, PH-HHB en éénmotorig vliegtuig, nabij Dronten, 11 september 2018
- Grondzwaai tijdens lierstart, LS 4-b, Vliegbasis Leeuwarden, 2 juni 2019
- Noodlanding na motorstoring, Cosmos BI Phase II, PH-3E6, nabij vliegveld Stadskanaal, 23 juni 2019
- Airprox, Rolladen-Schneider LS-8, PH-1623 en Jonker Sailplanes JS-1, ZS-GBX, zweefvliegveld Terlet, 3 mei 2019
- Verlies van controle tijdens starten motor, CASA 1.131-E Serie 2000, PH-MSV, Lelystad Airport, 23 juli 2019
- Runway excursion, Piper PA-46-350P Malibu Mirage, N111DV, Texel International Airport, 30 juli 2019
- Besturingsproblemen, Rolladen-Schneider LS-4a, PH-936, zweefvliegveld Terlet, 15 september 2019
- Uitgeweken naar Phuket (Thailand) na rook in de cabine, Boeing 777-200, PH-BQB, boven Andamanse Zee (nabij Maleisië), 9 mei 2018

Scheepvaart

- Dodelijk ongeval tijdens lossen in Moerdijk - Lessen uit het ongeval aan boord van de A2B Future
- Matroos vermist na val overboord - Leerpunten uit een ongeval in de Oostzee
- Aanvaring gevolgd door gronding ter hoogte Nauw van Bath, 20 september 2017
- Aanvaring met Oosterscheldekering, 05 november 2018
- Schade tijdens het afmeren - Szczecin (Polen), 9 november 2018
- Aanvaring op zee – Duitse Bocht (Noordzee), 15 november 2018
- Verwonding door wegschieten doorsteekpen, Engelse kust – 30 oktober 2018
- Val tijdens showrepetitie – Atlantische Oceaan, 4 november 2018
- Matroos loopt slagaderlijke bloeding op – Takoradi (Ghana), 15 november 2018
- Verstapt op luikenwagen – Libië, 4 december 2018
- Val van hoogte – Rotterdam, 11 december 2018
- Gebroken voet – Caribische Zee, 23 december 2018
- Brand na motorstoring – Het Kanaal, 5 november 2018
- Gronding – Wismar (Duitsland), 4 december 2018
- Gronding – Drogheda (Ierland), 13 december 2018
- Hoofdmotor uitgevallen – Noordzee, 27 november 2018
- Aanvaring in konvooi – Botnische Golf, 22 januari 2019
- Aanvaring met kade – Alesund (Noorwegen), 23 februari 2019
- Aanvaring met vissersscheepje – IJmuiden, 22 maart 2019
- Bemanningslid loopt handletsel op – Noordzee, 7 januari 2019
- Hand verwond – Zuid Chinese Zee, 14 januari 2019
- Beknelling onder vistuig – Stellendam, 25 januari 2019
- Beknelling met arm – Stellendam, 25 januari 2019
- Gescheurde enkelband – Puerto Rico (Costa Rica), 25 januari 2019
- Bootsman maakt val van hoogte en raakt gewond – Breskens, 28 januari 2019
- Enkelfractuur - Atlantische Oceaan, 31 januari 2019
- Armfractuur na beknelling tussen deur – Grote Oceaan, 11 februari 2019
- Gewond door vallend object – Gibraltar, 20 februari 2019
- Bemanningslid loopt verwonding aan duim op – Noordzee, 26 februari 2019
- Gebroken been na verstappen – Szczecin (Polen), 12 maart 2019
- Bemanningslid loopt zwaar oogletsel op, Straat van Gibraltar, 17 maart 2019
- Tweede stuurman raakt zwaargewond na geraakt te zijn door slinger van MOB-kraan – Santander (Spanje), 21 maart 2019
- Been gebroken – Kiel (Duitsland), 25 maart 2019
- Pols gebroken tijdens afmeren in de sluis – Antwerpen (België), 27 maart 2019
- Hand verwond – Stille Oceaan, 9 april 2019
- Val met gasfles – Rotterdam, 23 april 2019
- Brand in hoofdschakelbord – Gdansk (Polen), 11 januari 2019
- Brand in machinekamer – Stavanger (Noorwegen), 12 maart 2019
- Zwaargewond na inademen rook in machinekamer – Oostzee, 19 maart 2019
- Schip raakt stuurloos na waterinslag op de brug – Het Kanaal, 7 februari 2019
- Binnengesleept na motorstoring – Algerije, 21 januari 2019

Defensie

- ** Duikongeval Defensie, 9 april 2019

3 LOPENDE ONDERZOEKEN

De Onderzoeksraad beoogt met zijn onderzoeken bij te dragen aan het vergroten van de veiligheid in Nederland. Daarbij richt de Raad zich in het bijzonder op situaties waarin mensen voor hun veiligheid afhankelijk zijn van derden, bijvoorbeeld van de overheid of bedrijven. Het is belangrijk dat de Onderzoeksraad goed afweegt welke onderzoeken hij wel en niet verricht. Hieronder wordt toegelicht hoe de Raad die afweging maakt, hoe hij in dat verband omgaat met verzoeken tot onderzoek en welke onderzoeken er begin 2020 liepen.

3.1 Afwegingskader

De Onderzoeksraad heeft in 2019 een nieuw afwegingskader ontwikkeld om een overwogen en beargumenteerde afweging te maken om wel of niet een onderzoek te starten. Ook gebruikt de Raad het afwegingskader bij elk onderzoek om tot een goed onderbouwde afbakening en vraagstelling te komen.

De Onderzoeksraad beschikt over een vast budget en een vaste formatie en streeft ernaar die middelen zo doeltreffend mogelijk in te zetten. Dat betekent dat de Raad keuzes moet maken in wat hij wel en niet onderzoekt. Een deel van de personele en financiële middelen is nodig voor het uitvoeren van wettelijk verplichte onderzoeken. Op grond van bepalingen uit internationale en nationale wet- en regelgeving is de Onderzoeksraad verplicht bepaalde voorvallen in de sectoren luchtvaart, zeescheepvaart, industrie en railverkeer te onderzoeken. De overige capaciteit benut de Raad om die onderzoeken uit te voeren waarmee hij verwacht de grootste bijdrage te leveren aan het vergroten van de veiligheid in Nederland. Daarbij kan het zowel gaan om voorvalsonderzoeken als om thematische onderzoeken en onderzoeken naar bredere veiligheidsvraagstukken.

Om nog beter af te kunnen wegen wat de Raad – in de beschikbare vrije ruimte – al dan niet onderzoekt, heeft hij in 2019 een afwegingskader opgesteld. Dat kader beschrijft welke aspecten een rol spelen in de besluitvorming over het starten van onderzoeken. Het afwegingskader helpt de Raad om de discussie te voeren over hetgeen hij onderzoekt systematischer en zorgt ervoor dat alle relevante aspecten daarbij in overweging worden genomen. Het afwegingskader kent vijf onderdelen met elk een aantal thema's:

- Wettelijk kader (voorval, mandaat);
- Veiligheid (ernst, reikwijdte, veiligheidswinst);
- Samenleving (afhankelijkheid, onrust, risico-perceptie, doel);
- Bestuurlijke context (andere onderzoeken, meerwaarde, verzoek, positionering); en
- Uitvoerbaarheid (informatie, capaciteit, financiën).

De Raad gebruikt het afwegingskader zowel voor zijn onderzoeken op eigen initiatief als voor onderzoeken op verzoek van derden. Het afwegingskader dient overigens niet alleen om een onderbouwde keuze voor wel of geen onderzoek te maken, maar ook om tot een heldere vraagstelling en afbakening van een te starten onderzoek te komen. Dat

betekent dat ook bij de verplichte onderzoeken het afwegingskader een belangrijke functie vervult. Tot slot is het afwegingskader belangrijk voor de Raad om naar buiten toe zijn keuzes voor het al dan niet starten van een onderzoek nader toe te lichten.

3.2 Onderzoek op verzoek

Regelmatig krijgt de Onderzoeksraad verzoeken tot het starten van een onderzoek naar een specifiek voorval of een specifiek veiligheidsvraagstuk. Aan de hand van het afwegingskader bepaalt de Raad of hij gehoor geeft aan dat verzoek. In 2019 ontving de Raad diverse verzoeken.

Los van de wettelijk verplichte onderzoeken, kan de Raad zelf beslissen of hij een onderzoek start. Hij is daarbij onafhankelijk in zijn oordeelsvorming. Als de Raad een verzoek krijgt tot het starten van een onderzoek, bijvoorbeeld van de Tweede Kamer, een minister of een burgemeester, dan neemt hij dit in overweging en besluit hij – met behulp van het afwegingskader – of hij al dan niet gehoor geeft aan het verzoek.

In 2019 zijn (mede) op verzoek van een betrokken bestuurder de volgende onderzoeken gestart en/of afgerond:

- In december 2017 is het onderzoek 'Forensische zorg en veiligheid - Lessen uit de casus Michael P' gestart op verzoek van de burgemeester van Zeist en is in maart 2019 afgerond.
- Het onderzoek 'Vlieg vuur op Scheveningen' is in januari 2019 – mede op verzoek van de burgemeester van Den Haag – gestart en in oktober van dat jaar afgerond.
- In december 2018 is op verzoek van de minister van Infrastructuur en Waterstaat een onderzoek gestart naar aanleiding van een spookrijongeval met dodelijke afloop op de A73 in 2017. Dit onderzoek zal in 2020 worden afgerond.

Ook heeft de Raad diverse malen besloten geen onderzoek te starten, terwijl daar wel om was verzocht. Dat had uiteenlopende redenen:

- De Tweede Kamer heeft de Onderzoeksraad om een advies gevraagd over het rapport 'Review Strafvervolgning Vuurwerkcramp Enschede' van de heer Paul van Buitenen. De Raad heeft daarop besloten het verzochte advies niet uit te kunnen brengen. De belangrijkste redenen daarvoor waren: (a) dat de wijze waarop de Raad onderzoek verricht zich niet leent voor historisch onderzoek (zo hebben voorvallen die verder in het verleden liggen als nadeel dat de Raad niet meer in de gelegenheid is eigenstandig onderzoeksinformatie te verzamelen en zich op basis daarvan een oordeel te vormen); en (b) dat onderzoeken van de Raad strikt gescheiden zijn van het strafrechtelijk onderzoek, zodat mensen niet hoeven vrezen dat hun medewerking aan een onderzoek van de Raad strafrechtelijke consequenties heeft. De wetgever heeft om die reden in diverse wettelijke waarborgen voorzien. Rapporten van de Raad mogen bijvoorbeeld niet als bewijs worden gebruikt in een strafrechtelijke, tuchtrechtelijke of civielrechtelijke procedure.
- De minister voor Rechtsbescherming heeft de Raad verzocht een overkoepelende analyse uit te voeren van drie casus op het terrein van forensische zorg (Bart van U, Michael P en Philip O). Naar deze casus zijn door diverse instanties onderzoeken uitgevoerd. Uit die onderzoeken zijn of worden lessen getrokken voor het verbeteren van de veiligheid op het snijvlak van justitie en zorg. In die context zag de Raad voor

zichzelf geen rol om onderzoek te doen naar overkoepelende (beleids)thema's op deze domeinen.

- De Onderzoeksraad heeft een breed gedragen verzoek uit de Tweede Kamer ontvangen om onderzoek te doen naar de vraag of medische implantaten veilig toegepast kunnen worden binnen nieuwe regelgeving die in juni 2020 in werking treedt. De Raad heeft dat verzoek niet gehonoreerd, met als belangrijkste reden dat het uitvoeren van een ex-ante evaluatie van wetgeving niet tot zijn werkterrein behoort.

3.3 Lopende onderzoeken

In 2019 liepen diverse onderzoeken die in 2020 worden afgerond of op moment van verschijnen van dit jaarverslag reeds zijn gepubliceerd. Bij twee van de lopende onderzoeken heeft de Raad in 2019 een tussentijdse waarschuwing gedaan omdat sprake was van een veiligheidstekort dat urgent aandacht behoeft.

Patiëntveiligheid bij ICT-uitval in ziekenhuizen

In 2018 vonden in verschillende ziekenhuizen meerdere ICT-storingen plaats die impact hadden op de zorg. Zo hadden artsen geen toegang meer tot patiëntendossiers en moest belangrijke informatie, zoals laboratoriumuitslagen, handmatig vastgelegd en telefonisch doorgegeven worden. Dit leidde tot veel vertraging en de kans op het maken van fouten werd veel groter. Ziekenhuizen stelden behandelingen uit, verplaatsten patiënten en kondigden een opnamestop af. Deze voorvallen waren voor de Raad aanleiding om een onderzoek te starten naar de veiligheid van patiënten tijdens uitval van ICT in ziekenhuizen. Het onderzoek is op 13 februari 2020 gepubliceerd.

Olielekkage haven Rotterdam

De Raad heeft een onderzoek uitgevoerd naar de aanvaring van het zeeschip Bow Jubail op 23 juni 2018 in de haven van Rotterdam. Dat onderzoek richtte zich zowel op de oorzaak van de aanvaring als op de beheersing van de milieuschade die daardoor ontstond. Als gevolg van de aanvaring lekte het schip een grote hoeveelheid stookolie, die in de haven van Rotterdam terecht kwam. Dit onderzoek is op 12 maart 2020 gepubliceerd.

Dodelijk ongeval spookrijder A73

De Raad doet onderzoek naar een dodelijk ongeval in 2017 met een spookrijder op de A73 bij Roermond en de manier waarop betrokken partijen hier navolging aan hebben gegeven. Bij het ongeval kwamen zowel de bestuurster van de tegemoetkomende auto als de spookrijder om het leven. Er wordt onder meer onderzoek gedaan naar de factoren die bij het ongeval een rol speelden, de onderzoeken die zijn gedaan en hoe daarvan is geleerd. De Raad verricht dit onderzoek op verzoek van de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Overboord geslagen containers MSC ZOE

De Raad verricht onderzoek naar aanleiding van het overboord slaan van een groot aantal containers van het schip MSC ZOE. Dat onderzoek richt zich met name op de gevolgen van het ongeval, de lokale situatie in het Nederlandse Waddengebied en de vaarroute van het schip. Op 31 oktober 2019 heeft de Raad een tussentijdse waarschuwing

afgegeven voor de vaarroute nabij de Waddeneilanden (zie tekstbox).

Tussentijdse waarschuwing voor vaarroute nabij Waddenkust

De Onderzoeksraad voor Veiligheid bracht op 31 oktober 2019 een tussentijdse waarschuwing uit, gericht aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, voor het varen met zeer grote containerschepen op de zuidelijke vaarroute nabij de Waddeneilanden (verkeersscheidingsstelsel Terschelling-German Bight ten noorden van de Waddeneilanden). Op basis van modelberekeningen en bassinproeven is gebleken dat op deze route bepaalde wind- en golfcondities en getijde kunnen leiden tot grote domp- en slingerbewegingen, die de veilige afstand tussen het schip en de zeebodem in gevaar brengen. Voor schepen met afmetingen vergelijkbaar met die van MSC ZOE ontstaat daarmee het risico van contact of bijna-contact met de zeebodem.

Naast het onderzoek van de Raad vindt een internationaal onderzoek plaats wat zich richt op de oorzaak van het voorval en de situatie aan boord van het schip. De Onderzoeksraad en zijn Duitse zusterorganisatie, de *Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung* (BSU), participeren in dit internationale door Panama geleide onderzoek. Het internationale onderzoeksteam heeft op 12 december 2019 een tussentijds rapport uitgebracht.

Ingestort dak AZ-stadion

De Raad is in 2019 een onderzoek gestart naar het instorten van een deel van het dak van het AZ-stadion in Alkmaar. Op 16 augustus 2019 gaf de Onderzoeksraad een tussentijdse waarschuwing af voor het resterende dakdeel (zie tekstbox). Het onderzoek richt zich op het achterhalen van de directe en achterliggende oorzaken van het voorval en beoogt zo lessen te trekken voor de toekomst. Er is zowel aandacht voor het ontwerp, de vergunningverlening en de bouw als voor het onderhoud en het beheer van het stadion.

Tussentijdse waarschuwing voor resterende dakdeel AZ-stadion

16 augustus 2019 - De Onderzoeksraad voor Veiligheid heeft de voetbalclub AZ en de gemeente Alkmaar een tussentijdse waarschuwing gegeven voor de lasverbindingen in het resterende stadiondak. Uit het verkennend onderzoek is gebleken dat het instorten van de overkapping is veroorzaakt door falende lasverbindingen. Waardoor deze verbindingen zijn bezweken is nog niet bekend. Tijdens het verkennend onderzoek zijn ook twee breuken en twee verdachte plekken aangetroffen in het deel van het dak dat nog intact is. De geconstateerde breuken en vermoedelijke scheuren kunnen leiden tot het bezwijken van delen van het resterende dak en vormen daarmee een acuut risico. Daarom heeft de Onderzoeksraad een formele tussentijdse waarschuwing verstuurd waarbij de Raad erop aandringt dat AZ de stabiliteit en sterkte van de constructie controleert en waar nodig maatregelen treft. De gemeente moet hier als vergunningverlener op toezien.

Stalbranden in de veehouderij

De Raad is een onderzoek gestart naar stalbranden in de veehouderij. Dat onderzoek richt zich op de vraag hoe kan worden voorkomen dat grote aantallen dieren bij stalbranden om het leven komen.

3.4 Lopende verplichte onderzoeken

Op 31 december 2019 liepen er 102 verplichte onderzoeken. Deze zullen in 2020 worden afgerond.

De Onderzoeksraad heeft voor luchtvaart, scheepvaart, railverkeer en industrie een wettelijke verplichting om bepaalde voorvallen te onderzoeken. De resultaten van die onderzoeken zijn terug te vinden in onderzoeksrapporten en periodieke rapportages. Deze onderzoeken leveren, evenals de grotere onderzoeken, telkens een bijdrage aan het leren van voorvallen en daarmee het boeken van verdere veiligheidswinst. Bovendien dienen ze het belang van direct betrokkenen om helderheid te krijgen over wat er precies is gebeurd.

Specificatie	Lopend op 1 januari 2019	Gestart in 2019	Afgerond in 2019	Lopend op 31 december 2019
Type onderzoeken	aantal	aantal	aantal	aantal
Industrie onderzoeken	5	2	3	4
Luchtvaart onderzoeken	31	34	33	32
Scheepvaart onderzoeken	22	85	41	66
Defensie	0	1	1	0
Totaal aantal korte onderzoeken	58	122	78	102

4 OPVOLGING AANBEVELINGEN

In bijna alle rapporten formuleert de Onderzoeksraad aanbevelingen aan betrokken partijen met als doel de veiligheid te verbeteren. De Raad kijkt ook naar de opvolging van die aanbevelingen. Een korte beschrijving van de opvolging van de aanbevelingen uit vier eerder gepubliceerde rapporten is hier te vinden. De volledige reacties staan op de website van de Onderzoeksraad.

Overwegveiligheid. Een risicovolle kruising van belangen.

Op 5 april 2019 publiceerde de Onderzoeksraad een notitie over de opvolging van de aanbevelingen uit het rapport 'Overwegveiligheid'. In reactie op dat rapport liet de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat de Raad weten dat zij opvolging zal geven aan de aanbevelingen om het overwegbeleid aan te scherpen. Zij beoogt het aantal slachtoffers te reduceren tot nul, onder andere door onbeveiligde overwegen versneld op te heffen en structureel onderzoek te doen naar de oorzaken van overwegongevallen. De Raad vindt dit een goede ontwikkeling. Wel mist hij een concrete toezegging voor de uitvoering van een wetenschappelijk verantwoorde analyse van overwegveiligheid door een onafhankelijke partij.

Mastbreuk Harlingen. Mast in zicht, maar niet in beeld.

Op 24 april 2019 publiceerde de Onderzoeksraad een notitie over de opvolging van de aanbevelingen uit het rapport 'Mastbreuk Harlingen'. Dat was ruim een maand nadat op een scheepswerf in Zaandam een dodelijk ongeval plaatsvond ten gevolge van een verrotte houten mast. Geconcludeerd werd dat het risico op houtrot in scheepsmasten van de bruine vloot nog steeds groot is. Dat risico was aan het licht gekomen in het onderzoek naar de mastbreuk op het historische zeilschip 'Amicitia' in augustus 2016, waarbij drie passagiers om het leven kwamen. De Raad richtte zich in het rapport met vier aanbevelingen tot verschillende partijen die verantwoordelijk zijn voor het realiseren van verbeteringen in de bruinevlootsector. De Raad concludeert dat alle partijen aan de slag zijn gegaan met de aanbevelingen. Zo heeft de Vereniging voor Beroepschartervaart een platform opgericht en een opleiding ontwikkeld gericht op veiligheidskritische onderdelen aan boord van zeilschepen. Daarnaast geven de drie keuringsinstanties aan dat zij zowel de werkwijzen als de kwaliteit van de keuringen hebben verbeterd. De Raad ziet dat er veel in gang is gezet, maar wijst nadrukkelijk op de verantwoordelijkheid van partijen om de plannen ook daadwerkelijk te implementeren.

Chemie in samenwerking. Veiligheid op het industriecomplex Chemelot.

De Raad concludeerde in het najaar van 2019 dat Chemelot voortvarend aan de slag is gegaan met de aanbevelingen uit het rapport 'Chemie in samenwerking'. Chemelot heeft een ambitieuze veiligheidsambitie en -aanpak opgesteld, die zich nog wel moeten bewijzen in de praktijk. De Raad concludeerde ook dat de overheidspartijen minder voortvarend aan de slag waren gegaan. De provincie Limburg had weliswaar een start gemaakt met een strategische visie om de veiligheid op en rond Chemelot te bevorderen, maar die was op dat moment niet uitgewerkt. De Raad constateerde ook dat er nog te

weinig voortgang zat in het maken van een navolgbare en expliciete afweging tussen het uitbreiden van Chemelot en de Campus ten opzichte van veiligheidsrisico's voor de mensen die daar aanwezig zijn. Tot slot concludeerde de Raad dat de aanbevelingen voor het toezicht op Brzo-bedrijven (bedrijven die vallen onder de werking van het Besluit risico's zware ongevallen 2015) nauwelijks worden opgevolgd:

- Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zorgt niet voor een concreet instrumentarium om via vergunningverlening, toezicht en handhaving te sturen op de beheersing van onderlinge risico's op industriecomplexen waar meerdere chemische bedrijven geclusterd zijn.
- Het samenwerkingsverband Brzo+ wil de extra aandacht in het toezicht voor risico's van verouderde ontwerpen van installaties voornamelijk realiseren door aan te haken op initiatieven vanuit het Klimaatakkoord en niet vanuit primaire aandacht voor veiligheid.

In december 2019, dus nadat de Raad zijn notitie over de opvolging van de aanbevelingen publiceerde, heeft de provincie Limburg – samen met de gemeenten Sittard-Geleen, Stein en Beek – de 'Veiligheidsvisie Chemelot en omgeving' gepubliceerd.

Bouwen aan constructieve veiligheid. Lessen uit instorting parkeergebouw Eindhoven Airport.

Op 10 februari 2020 is een notitie over de opvolging van de aanbevelingen uit het rapport 'Bouwen aan constructieve veiligheid' gepubliceerd. Hoewel de publicatie van de notitie in 2020 is, wordt deze in het Jaarverslag 2019 behandeld, omdat deze informatie anders erg lang 'op de plank blijft liggen'. Het onderzoek naar de gedeeltelijke instorting van het parkeergebouw bij Eindhoven Airport resulteerde in drie aanbevelingen, gericht aan vier partijen. Die partijen hebben zich verenigd in het TOPoverleg Veiligheid en hebben gezamenlijk gereageerd op de aanbevelingen. De gezamenlijke aanpak van TOPoverleg Veiligheid sluit aan bij de bedoeling van de Raad dat de geadresseerde organisaties vanuit een verbindende en aanjagende rol alle partijen in de bouwsector kunnen bewegen tot verandering.

De toon en aanpak in de reactie geven blijk van de door de Raad bepleite ambassadeursrol van deelnemers aan de Governance Code Veiligheid in de Bouw bij de transformatie naar een lerende en veilige bouwsector. Vergeleken met eerdere reacties op rapporten van de Raad over bouwveiligheid, is nu sprake van een meer ambitieuze en proactieve reactie. De meeste aspecten uit de aanbevelingen zijn terug te vinden in de reactie en krijgen een vervolg in een actieplan. Enkele onderdelen van de aanbevelingen verdienen nog nadere uitwerking of blijven onderbelicht. In hoeverre de voorgestelde opvolging van de aanbevelingen daadwerkelijk leidt tot minder vrijblijvendheid van de Governance Code Veiligheid in de Bouw, het borgen van constructieve veiligheid in de bouw en het organiseren van professionele tegenspraak, moet de komende tijd in de praktijk blijken. Een belangrijke maatstaf daarvoor is het door de partijen van het TOPoverleg geformuleerde doel: geen onveilige bouwwerken of instortingen en geen dodelijke ongevallen of ongevallen met ernstig letsel.

5 RODE DRADEN UIT ONDERZOEK

In zijn onderzoeken ziet de Raad soms structurele veiligheidstekorten naar voren komen in verschillende onderzoeken. Dat kan ertoe leiden dat een bepaald thema terugkomt in onderzoeken of dat in diverse onderzoeken soortgelijke aanbevelingen worden gedaan.

5.1 Rode draden uit onderzoek

Onderwerpen die in 2019 in meerdere onderzoeken naar voren kwamen, zijn onder meer “risico’s die gepaard gaan met innovatie” en “de relatie tussen (psychische) zorg en veiligheid”.

Risico’s die gepaard gaan met innovatie

Innovatie in relatie tot veiligheid is een thema waar al langer tijd aandacht aan wordt besteed, maar in ongevalsonderzoek komt het tot nu toe veel minder aan bod. De Raad heeft in 2019 aan vijf onderzoeken gewerkt die het thema raken: ‘Opkomende voedselveiligheidsrisico’s’, ‘Veiligheid van op afstand bediende bruggen Nederland’, ‘Veilig toelaten op de weg. Lessen naar aanleiding van het ongeval met de Stint’, ‘Wie stuurt? Verkeersveiligheid en automatisering in het wegverkeer’ en ‘Patiëntveiligheid bij ICT-uitval in ziekenhuizen’. Ook in industrie-, luchtvaart- en scheepvaartonderzoek is innovatie in relatie tot veiligheid steeds meer een thema. De Raad onderzoekt bijvoorbeeld voor het eerst een dodelijk ongeval met een elektrisch vliegtuig (13 oktober 2018 in Groningen) en publiceerde eerder al het onderzoek ‘Digitaal navigeren: oude vaardigheden in nieuwe techniek’ (2016).

Uit de onderzoeken blijkt in algemene zin dat het ontbreekt aan systematische aandacht voor veiligheid, zowel in de ontwerpfase als in de fase waarin innovatieve producten, diensten of systemen in gebruik worden genomen. Er is te weinig oog voor de nieuwe risico’s die door innovatie kunnen ontstaan en risico’s die ontstaan in de interactie tussen innovatie en gebruik. Vaak is veiligheid wel een argument om te innoveren, maar geen principe in het innoveren zelf. Daarmee worden ook kansen gemist om met behulp van innovatie veiligheidswinst te boeken.

In het onderzoek naar verkeersveiligheid en automatisering in het wegverkeer (2019) heeft de Raad een referentiekader voor innovatie en veiligheid ontwikkeld dat ook in andere onderzoeken wordt gebruikt. In dit referentiekader stelt de Raad dat het voor een veilig ontwerp van een nieuwe technologie nodig is om vanaf het begin van de ontwerpfase rekening te houden met de veiligheid. Hierbij moet niet alleen naar de veiligheid van de technologische innovatie op zichzelf worden gekeken maar ook naar combinatie met de gebruiker. Vermeden moet worden dat innoveren wordt gezien als een louter technologisch vraagstuk. Ook hebben fabrikanten een verantwoordelijkheid naar gebruikers om deze voor te lichten over de risico’s van een nieuwe technologie. Nieuwe risico’s moeten vooraf worden ingeschat en zoveel mogelijk gemitigeerd. Veilig innoveren vormt een gradueel proces met voortdurende sturing op basis van monitoring en evaluatie. Fabrikanten moeten laten zien dat zij veilig innoveren (transparantie) en

gegevens over ongevallen moeten beschikbaar zijn. Verder moet de overheid (voor) bereid zijn in te grijpen wanneer het gebruik van een nieuwe technologie onveiligheid introduceert. Tot slot is beheersing van de cybersecurityrisico's noodzakelijk voor de veiligheid wanneer fysieke en digitale systemen met elkaar verknoopt zijn.

Relatie zorg en veiligheid

In Nederland bieden we zorg aan mensen met een psychische aandoening. Het is voor hun kwaliteit van leven belangrijk dat zij de juiste zorg krijgen, maar dit is ook belangrijk vanuit het perspectief van veiligheid. Mensen met psychische aandoeningen kunnen in onveilige situaties belanden, met risico's voor henzelf en hun omgeving. In 2019 heeft de Raad twee rapporten gepubliceerd waarin een spanning tussen veiligheid en de logica van zorgsystemen werden getoond. Die spanning werkt onder andere een te beperkte informatiedeling en onvoldoende risicobeoordeling in de hand. Ook is het systeem en wet- en regelgeving onvoldoende ingericht voor complexe zorgbehoeftes, terwijl door gebrek aan passende zorg of zorg die niet in lijn is met risico's voor de omgeving ook veiligheidsrisico's kunnen ontstaan.

Het onderzoek 'Forensische zorg en veiligheid - lessen uit de casus Michael P' (maart 2019) richtte zich naar aanleiding van een zeer ernstig incident op de zorg aan gedetineerden en de wijze waarop het veiligheidsbelang daarin is gewogen. Uit dat onderzoek bleek dat er onvoldoende is nagegaan of het toekennen van vrijheden aan Michael P gevaar zou opleveren voor de omgeving. De risico's werden niet goed in kaart gebracht. Forensische instellingen bleken terughoudend met het verstrekken en delen van informatie waardoor er weinig zicht was op de veiligheidsrisico's.

Het onderzoek 'Zorg voor veiligheid – Veiligheid van mensen met een ernstige psychische aandoening en hun omgeving' (april 2019) beschrijft het systeem van zorg voor mensen met een ernstige psychische aandoening die in een onveilige situatie zijn beland. Ook hier zag de Raad dat zorgverleners en instanties terughoudend waren met het verstrekken en delen van informatie. Het systeem en de wet- en regelgeving bleken onvoldoende ingericht te zijn op de complexe zorgbehoefte van deze groep patiënten. In beide onderzoeken deed de Raad aanbevelingen om te komen tot verbeteringen in onder meer de verantwoordelijkheidsverdeling en de informatie-uitwisseling. Dat moet ertoe leiden dat patiënten passende zorg krijgen én de veiligheid van hun omgeving is gewaarborgd.

5.2 Rode draden opvolging aanbevelingen

Sommige veiligheidstekorten die de Raad signaleert, komen in meerdere sectoren voor. De Raad doet in die sectoren dan ook soortgelijke aanbevelingen om die tekorten weg te nemen. Een rode draad in recente publicaties is dat is aanbevolen dat partijen tot een betere samenwerking moeten komen om veiligheidsrisico's te beheersen. Deze aanbeveling is in diverse sectoren opgepakt.

Om te komen tot een integrale beheersing van de veiligheidsrisico's die zich op een bepaald terrein of rondom een bepaalde activiteit voordoen, is meestal samenwerking tussen meerdere betrokken partijen nodig. Als die samenwerking onvoldoende van de grond komt, kan dat ertoe leiden dat een veiligheidsrisico niet adequaat wordt beheerst.

Een dergelijk veiligheidstekort signaleert de Raad regelmatig in de onderzoeken die hij uitvoert. Dat leidt ook met enige regelmaat tot een aanbeveling om te komen tot betere samenwerking. Recent heeft de Raad meermalen vastgesteld dat een dergelijke aanbeveling er ook daadwerkelijk toe heeft geleid dat partijen zijn gaan samenwerken.

Een eerste voorbeeld daarvan is zichtbaar in reactie op het in 2017 gepubliceerde rapport 'Veiligheid vliegverkeer luchthaven Schiphol'. Om opvolging te geven aan één van de aanbevelingen uit dat rapport hebben diverse betrokken partijen samengewerkt om te komen tot de invoering van een *Integral Safety Management System* (ISMS). Het ISMS is geen vervanging van de bestaande veiligheidsmanagementsysteem van individuele organisaties, maar een aanvulling daarop. Het ISMS richt zich specifiek op de gezamenlijke risico's van activiteiten op Schiphol. Royal Schiphol Group, Luchtverkeersleiding Nederland, luchtvaartmaatschappijen, afhandelaren en tankdiensten hebben hun krachten gebundeld om tot dat systeem te komen. Zij zetten zich gezamenlijk in om de huidige veiligheidsrisico's te beheersen, om toekomstige risico's te verminderen en om mogelijkheden te creëren om aan continue verbetering van de veiligheid te werken.

Een tweede voorbeeld van een onderzoek dat heeft geleid tot betere samenwerking van de voor veiligheid verantwoordelijke partijen is het onderzoek naar veiligheid op het industriecomplex Chemelot. Daar hebben diverse partijen (Chemelot Site Permit B.V., stichting Chemelot en Brzo-bedrijven op Chemelot) gezamenlijk een ambitieuze visie en doelstellingen voor de veiligheid geformuleerd. Ook heeft de provincie Limburg – samen met de gemeenten Sittard-Geleen, Stein en Beek – de 'Veiligheidsvisie Chemelot en omgeving' opgesteld. Ook de Veiligheidsregio Zuid-Limburg en de Regionale Uitvoeringsdienst Zuid-Limburg hebben eraan meegewerkt. De visie is in nauwe samenspraak met Chemelot opgesteld.

Een derde en laatste voorbeeld komt voort uit het rapport over de gedeeltelijke instorting van het parkeergebouw bij Eindhoven Airport. In dat rapport heeft de Raad drie aanbevelingen gedaan aan vier partijen: de kerngroep Governance Code Veiligheid in de Bouw (aanbeveling 1), het Opdracht-geversforum in de bouw en Bouwend Nederland (aanbeveling 2) en de Vereniging Nederlandse Constructeurs (aanbeveling 3). De aangeschreven partijen hebben zich verenigd in het TOPoverleg Veiligheid en ze hebben gezamenlijk gereageerd op de aanbevelingen. Ook Koninklijke NLI ingenieurs heeft zich daarbij aangesloten, omdat ingenieursbureaus als ontwerpers, toetsers en constructeurs volgens de aangeschreven partijen een cruciale rol hebben bij het borgen van veiligheid. De gezamenlijke aanpak van TOPoverleg Veiligheid sluit aan bij de bedoeling van de Raad dat de geadresseerde organisaties vanuit een verbindende en aanjagende rol alle partijen in de bouwsector kunnen bewegen tot verandering. Het is immers cruciaal dat de aanbevelingen sectorbreed worden opgepakt. De toon en aanpak in de reactie geven blijk van de door de Raad bepleite ambassadeursrol van deelnemers aan de Governance Code Veiligheid in de Bouw bij de transformatie naar een lerende en veilige bouwsector.

6 NIET OPGEVOLGDE AANBEVELINGEN

De Onderzoeksraad doet in zijn rapporten aanbevelingen aan publieke en private partijen om de in onderzoeken geïdentificeerde veiligheidstekorten weg te nemen. Opvolging van deze aanbevelingen acht de Raad van belang om de veiligheid in Nederland te verbeteren, maar vindt niet altijd plaats.

Hoewel de Raad constateert dat het merendeel van zijn aanbevelingen (deels) wordt opgevolgd, heeft hij in de loop der jaren ook aanbevelingen gedaan die niet of nauwelijks opvolging hebben gekregen. In dit jaarverslag vraagt de Raad nogmaals aandacht voor enkele van die aanbevelingen.

Grijs gietijzeren leidingen

Op 27 januari 2019 vond in de Jan van der Heijdenstraat in Den Haag een explosie plaats als gevolg van een breuk in een grijs gietijzeren gasleiding. Bij die explosie raakten negen mensen gewond; drie appartementen werden compleet verwoest. In juni 2019 heeft het Staatstoezicht op de Mijnen opgeroepen tot versnelde sanering van dat type leidingen. Ook de Onderzoeksraad was en blijft van mening dat dit ernstige veiligheidstekort snel moet worden weggenomen. In 2009 - ruim tien jaar geleden - heeft de Raad reeds aanbevolen om grijs gietijzeren aardgasdistributieleidingen versneld te saneren. De Raad achtte dat van belang om explosies als gevolg van scheuren in die (brosse) leidingen te voorkomen. In reactie op die aanbeveling hebben de netbeheerders een programma opgesteld om die leidingen versneld te vervangen. In de periode daarop (2009-2018) is ruim de helft van de grijs gietijzeren leidingen ook vervangen (de totale lengte grijs gietijzeren leiding is in die periode afgenomen van 6.519 tot 3.025 km). Ondanks het streven de meest risicovolle leidingen eerst te saneren, toont de explosie in Den Haag aan dat er nog steeds ernstige ongevallen kunnen gebeuren en onderstreept dit het belang van het versneld saneren van grijs gietijzeren leidingen.

Verkeersveiligheid en automatiseren in het wegverkeer

Op 28 november 2019 publiceerde de Raad een rapport over verkeersveiligheid en automatisering in het wegverkeer. In dat rapport beveelt de Raad de minister van Infrastructuur en Waterstaat aan om de mogelijkheden om te leren van verkeersongevallen te vergroten en om – op basis daarvan – maatregelen te treffen ter verbetering van de verkeersveiligheid. Op dit punt worden echter nog weinig concrete stappen gezet. De Raad merkt op dat hij enkele jaren geleden, in 2013, een soortgelijke aanbeveling heeft gedaan. Dat betreft een aanbeveling uit het rapport 'Brand in een aardgasbus' aan de minister van Infrastructuur en Milieu (tegenwoordig Infrastructuur en Waterstaat) om ervoor te zorgen dat de Rijksdienst voor het Wegverkeer systematisch data gaat verzamelen over ongevallen en die kennis gaat inbrengen bij de totstandkoming of aanpassing van de internationale voertuigvoorschriften. Die aanbeveling heeft naar het oordeel van de Raad nog onvoldoende opvolging gekregen. De Raad vindt het daarom

van groot belang dat de aanbeveling die hij in 2019 heeft gedaan alsnog opvolging krijgt.

Gasbevingen

In 2019 vonden 87 aardbevingen plaats in het Groningen-gasveld. De zwaarste beving vond plaats in Westerwijtwerd op 22 mei en had een kracht van 3,4 op de schaal van Richter. Dit is de op twee na zwaarste beving in het Groningen-gasveld. Hoewel er de afgelopen jaren steeds minder gas wordt gewonnen uit het Groningen-gasveld, leiden aardbevingen nog steeds tot schade aan gebouwen en risico's voor de bewoners van het aardbevingsgebied. Daarom vraagt de Raad aandacht voor de opvolging van diverse aanbevelingen uit het rapport 'Aardbevingsrisico's Groningen' (februari 2015) en het vervolgonderzoek dat is uitgevoerd naar de aardbevingsproblematiek in Groningen (maart 2017). De Raad constateert dat niet al zijn aanbevelingen zijn opgevolgd, dat nog steeds onduidelijkheid bestaat over de versterkingsoperatie en dat nog niet alle knelpunten bij de afhandeling van de door de aardbevingen ontstane schades zijn weggenomen. Het schaalniveau waarop de problematiek wordt aangepakt, lijkt nog steeds niet volledig in lijn te zijn met de omvang, urgentie en complexiteit van de problematiek. Daarmee draagt de huidige aanpak, naar het oordeel van de Raad, nog onvoldoende bij aan het herstel van vertrouwen van de inwoners van Groningen in de bij de gaswinning betrokken partijen.

Vliegen boven conflictgebieden

Uit het rapport dat de Raad in 2019 heeft gepubliceerd over de opvolging van de aanbevelingen uit het rapport over de crash van vlucht MH17 bleek dat de afgelopen jaren nog weinig is veranderd in het luchtruimbeheer van Staten die te maken hebben met een gewapend conflict op hun grondgebied. Dit terwijl de Raad met zijn aanbeveling beoogde dat de verantwoordelijkheid van Staten met betrekking tot de veiligheid van hun luchtruim zodanig zou worden aangescherpt, dat duidelijk is in welke gevallen het luchtruim zou moeten worden gesloten als er risico's zijn voor de burgerluchtvaart. De Raad realiseert zich dat het voor Staten die zijn verwickeld in een gewapend conflict in de praktijk moeilijk is om de veiligheid van hun luchtruim te bewaken, maar dit neemt niet weg dat dit wel hun verantwoordelijkheid is. Zij zijn immers het best in staat in te schatten of het conflict risico's voor de burgerluchtvaart met zich meebrengt. Dat het opvolgen van deze aanbeveling nog steeds van groot belang is, werd op pijnlijke wijze duidelijk toen in Iran opnieuw een passagiersvliegtuig het slachtoffer werd van een conflictsituatie. Het Oekraïense vliegtuig werd beschoten, vervolgens geraakt en stortte toen neer met 176 doden als gevolg.

Koolmonoxidevergiftiging

Koolmonoxidevergiftiging leidt in Nederland jaarlijks tot meerdere doden en vele gewonden. Ook in 2019 was dat het geval. Zo leidde een acute koolmonoxidevergiftiging in de Haagse Weimarstraat op 8 maart 2019 tot één dode en twaalf gewonden. De Onderzoeksraad vindt het daarom belangrijk dat de aanbevelingen uit het rapport 'Koolmonoxide - Onderschat en onbegrepen gevaar' (november 2015) worden opgevolgd. De Raad vraagt daarbij in het bijzonder aandacht voor het instellen van een wettelijk verplichte uniforme erkenningsregeling voor alle installateurs die verbrandingsinstallaties aanleggen en/of onderhouden. Deze aanbeveling behoeft

opvolging om te komen tot een betere beheersing van het risico op koolmonoxidevergiftiging. Het belang van de aanbevelingen uit het onderzoek wordt vergroot door het advies dat de Gezondheidsraad in 2019 uitbracht. Daaruit blijkt dat niet alleen acute vergiftiging, maar ook langdurige blootstelling aan lage concentraties tot gezondheidsrisico's leidt. De Gezondheidsraad adviseert om koolmonoxidemelders daarop af te stemmen en meer aandacht te geven aan deze risico's.

7 ORGANISATIEONTWIKKELING

De Onderzoeksraad streeft continu naar het verder ontwikkelen van zijn organisatie, zodat hij adequaat invulling kan (blijven) geven aan zijn doelstelling en kernwaarden. Ook in 2019 heeft de Raad daartoe een aantal verbeteringen doorgevoerd. Enkele van die verbeteringen worden hier uitgelicht.

Eind 2019 is de Onderzoeksraad geëvalueerd door een onafhankelijke commissie onder voorzitterschap van Paul Schnabel. De commissie heeft haar rapport begin 2020 gepubliceerd. De aanbevelingen van de commissie steunen de Raad bij de reeds ingezette koers naar een verdere professionalisering die past bij de huidige fase van de organisatie. In 2019 heeft de Raad reeds diverse interne verbeteringen doorgevoerd. Met die verbeteringen geeft de Raad deels al opvolging aan de aanbevelingen van de evaluatiecommissie. Hieronder worden enkele van de doorgevoerde verbeteringen en nieuwe initiatieven toegelicht.

Ontwikkelagenda

Eind 2019 heeft de Raad besloten te gaan werken met een zogeheten Ontwikkelagenda om vorm te geven aan de gewenste doorontwikkeling van de organisatie. Hiermee bouwt de Raad voort op (organisatie)verbeteringen en vernieuwingen die in het kader van de Uitvoeringsagenda (2017-2019) zijn gerealiseerd. Een belangrijk speerpunt is het investeren in kennis en netwerken. Zo zijn er naast de vakinhoudelijke sectoren luchtvaart, railverkeer, scheepvaart en industrie ook diverse kennisdomeinen. Hierin ontwikkelen medewerkers kennis en expertise voor de organisatie op uiteenlopende thema's die relevant zijn voor het werk van de Onderzoeksraad: digitale samenleving, voedselveiligheid, bouwveiligheid, gezondheid, wegverkeer, crisisbeheersing & hulpverlening, energietransitie & klimaat, financiën, (veiligheids)cultuur en governance. De Raad heeft in 2019 ook geïnvesteerd in het versterken van de interne samenwerking, het vroegtijdig signaleren van nieuwe/actuele veiligheidsthema's (antennefunctie), herijking van het onderzoeksproces en doorontwikkeling van het capaciteitsmanagement.

Op de Ontwikkelagenda komen alle punten te staan waarop de Raad zich de komende jaren wil ontwikkelen, waaronder de hierboven genoemde punten. De agenda omvat zowel ontwikkelpunten die voortvloeien uit de evaluatie die de commissie-Schnabel heeft uitgevoerd als ontwikkelpunten die de Raad zelf heeft geïdentificeerd.

Investeren in medewerkers

Het continu streven naar het verder ontwikkelen van de organisatie kenmerkt zich logischerwijs ook door blijvend te investeren in de (ontwikkeling van de) medewerkers van de Onderzoeksraad. Los van de individuele ontwikkeling van medewerkers op basis van de persoonlijke ontwikkelplannen, is het afgelopen jaar ook geïnvesteerd in collectieve opleidingstrajecten. In dit kader zijn in 2019 diverse collectieve opleidingen en trainingen georganiseerd, onder andere op het terrein van interview- en

schrijfvaardigheden, nieuwe onderzoeksmethodieken en integriteit. Ook is er een praktijktraining gehouden met (herhalings)oefeningen voor de medewerkers die piketdienst lopen. Verder krijgt diversiteit binnen de organisatie extra aandacht. Zo heeft HR-afdeling inmiddels een opleiding gevolgd om dit thema goed te borgen in de werving en selectie.

Scherpere en transparantere besluitvorming over het al dan niet starten van onderzoek. De Onderzoeksraad streeft ernaar nog scherper en transparanter keuzes te maken om al dan niet over te gaan tot onderzoek. Zoals elders in dit jaarverslag is toegelicht, heeft de Raad daartoe in 2019 een afwegingskader ontwikkeld. Het afwegingskader dient als basis voor de discussie over het al dan niet starten van een onderzoek en het nemen van een onderbouwd besluit door de Raad. Na de besluitvorming wordt het afwegingskader aangevuld met het besluit en als bijlage aan de notulen van de Raadsvergadering toegevoegd, zodat de afweging navolgbaar is. Het afwegingskader is in het najaar van 2019 getoetst en in december 2019 in gebruik genomen.

Beter samenwerken

In de visie richting 2020 en de hierop volgende uitvoeringsagenda was het verbeteren van de samenwerking binnen de organisatie een belangrijk thema. De werkgroep 'Samen meer Bereiken' heeft diverse activiteiten ontplooid die resulteerden in een visie op samenwerken. In deze visie is onder andere aangegeven dat de Onderzoeksraad streeft naar een "...werkomgeving waarin medewerkers zich gehoord, gewaardeerd en aangesproken voelen." Daarin is aandacht voor de rollen en bevoegdheden binnen de organisatie en de stijlen van communiceren die daarmee samenhangen. De komende periode wordt, onder meer via training en opleiding, verder geïnvesteerd in persoonlijk leiderschap, feedback geven en ontvangen, communicatiestijlen en teamdynamiek. Ook is er extra aandacht voor doorontwikkeling van het driehoeksoverleg tussen projectleider, management en portefeuillehouder en van de raadsvergaderingen. Het ingevoerde afwegingskader en de voorstellen in de ontwikkelagenda om de samenwerking verder te verbeteren zijn de eerste stappen van de voorgestelde verbeteringen.

Verduidelijken van de rol van raadsleden

In de raadsvergaderingen worden alle actuele voorvallen geagendeerd en worden besluiten genomen over het starten, de voortgang en de publicatie van een onderzoek. Ook staan er meer thematische en strategische veiligheidsvraagstukken op de agenda. Begin 2020 is een document vastgesteld waarin de positie en verantwoordelijkheden van de raadsleden en de buitengewoon raadsleden worden beschreven. Voor de raadsvergaderingen is gekozen voor een model waarbij niet alleen de raadsleden, maar ook de buitengewoon raadsleden bij alle vergaderingen aanwezig zijn. Daarmee is er nu een vast team dat de ontwikkelde kennis en ervaring van de Raad verder brengt en daarmee de integrale beoordeling versterkt.

De komende tijd zal verder worden gewerkt aan het uitwerken en vaststellen van de profielschets van raadsleden en de gewenste en vereiste (externe) deskundigheid. Inmiddels is al besloten tot een open selectie van nieuwe raadsleden met diversiteit als uitgangspunt. Verder wordt het integriteitsbeleid voor raadsleden nader uitgewerkt. Doel van het integriteitsbeleid is het integriteitsbewustzijn bij iedereen binnen de

organisatie te bevorderen zodat integriteit van de Onderzoeksraad als instituut wordt beschermd. Voor raadsleden en buitengewone raadsleden geldt dat uiteraard zij hierin een bijzondere verantwoordelijkheid hebben. Gegeven het feit dat het raadslidmaatschap in deeltijd respectievelijk als nevenfunctie vervullen, vraagt integriteit extra aandacht.

8 SOCIAAL JAARVERSLAG

Dit deel van het jaarverslag betreft de personele organisatie van de Onderzoeksraad en beschrijft wat daarin in 2019 de belangrijkste veranderingen waren. Ook doen de BHV-organisatie en de ondernemingsraad verslag van hun functioneren in het afgelopen jaar.

8.1 Raad en bureau

In 2019 nam Tjibbe Joustra afscheid als voorzitter van de Raad. Hij werd opgevolgd door Jeroen Dijsselbloem. Ook buitengewoon raadslid Harry Noy nam in 2019 afscheid van de Raad.

Raad

Op 30 april 2019 heeft Tjibbe Joustra afscheid genomen als voorzitter van de Onderzoeksraad. Op 8 mei 2019 vond zijn afscheidsbijeenkomst plaats. Bij deze gelegenheid is hij door de Koning bevorderd tot Grootofficier in de Orde van Oranje-Nassau.

De Onderzoeksraad voor Veiligheid staat sinds 1 mei 2019 onder leiding van voorzitter Jeroen Dijsselbloem. De Raad bestaat nu uit de volgende leden:

- ir. Jeroen Dijsselbloem (voorzitter)
- dr. ir. Marjolein van Asselt
- dr. mr. Stavros Zouridis

De buitengewoon raadsleden ondersteunen de raadsleden op basis van hun sectorspecifieke deskundigheid en nemen deel aan de raadsvergaderingen. Ook worden zij op basis van hun expertise of ervaringen betrokken bij specifieke onderzoeken. In 2019 waren de volgende buitengewoon raadsleden verbonden aan de Onderzoeksraad:

- schout-bij-nacht b.d. P.J. Bindt
- ir. A.A. Dijkhuizen
- dr. P.L. Meurs
- R.J. Prins
- A.P.J.M. Rutten
- J. van der Vlist
- B.J.A.M. Welten

Bureau

De Raad wordt ondersteund door een bureau dat onder leiding staat van de secretaris directeur, Carol 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 stafafdelingen: de afdeling Bedrijfsvoering en de afdeling Bestuurlijke zaken, Advies en Communicatie en Onderzoek & Ontwikkeling. Daarnaast kent de Raad een coördinator eerstelijns onderzoek en techniek, een bestuurssecretariaat ter ondersteuning van de raadsleden en een projectsecretariaat ter ondersteuning van de projectteams.

8.2 Personele bezetting en arbeidsomstandigheden

Eind 2019 waren er 76 medewerkers in dienst van de Raad, vier meer dan aan het begin van het jaar. Het ziekteverzuim was in 2019 iets lager dan het jaar ervoor.

In- en uitstroom en bezetting

De Onderzoeksraad heeft een formatie van 79,3 fte, waarvan 2 fte voor medewerkers van het Ministerie van Defensie, die op detacheringsbasis bij de Onderzoeksraad werkzaam zijn. In 2019 zijn elf nieuwe medewerkers aangesteld en hebben zeven medewerkers het Bureau verlaten. Op 31 december 2019 waren er 76 medewerkers in dienst (zie onderstaande tabel).

	Man	Vrouw	Totaal
Aantal medewerkers per 31-12-2018	39	33	72
Instroom 2019	4	7	11
Uitstroom 2019	4	3	7
Aantal medewerkers per 31-12-2019	39	37	76

Ziekteverzuim

Het ziekteverzuimpercentage was in 2019 4,7%, een kleine daling ten opzichte van 2018 (5,1%). Een deel van dit verzuim werd veroorzaakt door langdurig ziekten.

Bezwaar en beroep

Het Centrum Arbeidsverhoudingen Overheidspersoneel (CAOP) voert het secretariaat van de Bezwarenadviescommissie personele aangelegenheden Onderzoeksraad voor Veiligheid. In 2019 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 2019 is geen klacht op grond van genoemd reglement ontvangen.

Arbeidsomstandigheden en veiligheid

In hebben zich geen incidenten voorgedaan in het kader van arbeidsomstandigheden en veiligheid.

Traumaopvang

Traumaopvang is een voorziening in het geval medewerkers van de Onderzoeksraad als gevolg van onderzoek naar voorvallen psychologische hulp nodig hebben. Een externe deskundige partij verzorgt de traumaopvang. In 2019 is geen beroep gaan op deze partij. Ook op het Team Collegiale Opvang is in 2019 geen beroep gedaan.

Vertrouwenspersoon

De Onderzoeksraad werkte in 2019 met een externe vertrouwenspersoon van de arbodienst. In 2019 is er éénmaal een beroep gedaan op de vertrouwenspersoon.

8.3 Bedrijfshulpverlening (BHV)

De Onderzoeksraad kent een goed opgeleide en geoefende BHV-organisatie die formatief ruimschoots op sterkte is. BHV-medewerkers hebben in 2019 drie keer hulp verleend bij incidenten.

De BHV-organisatie bestond begin 2019 uit tien medewerkers, waaronder een hoofd BHV, een plaatsvervangend hoofd BHV en een Beheerder Brandmeldinstallatie. In april 2019 zijn drie nieuwe BHV-medewerkers opgeleid en gecertificeerd. De vereiste formatieve sterkte van de BHV-organisatie is hiermee ruimschoots gerealiseerd. De medewerkers van de receptie hebben in april 2019 de instructie alarmering gevolgd. Op 3 en 9 oktober hebben de BHV-medewerkers herhalingstrainingen gevolgd.

Op 17 juni 2019 is een ontruimingsoefening uitgevoerd, waarin de hele organisatie is betrokken. Omdat de Onderzoeksraad een trappenhuis deelt met de organisaties in het naastliggende pand (Lange Voorhout 11), is deze oefening gezamenlijk en in afstemming met de burens uitgevoerd. De ontruiming is naar wens en zonder aanmerkelijke problemen verlopen.

In november is een nieuwe aanbestedingsprocedure gevolgd voor externe ondersteuning, advies en opleidingen op BHV-gebied. Van de drie aanbieders, is opnieuw gekozen voor de Amsterdamse CCB-groep. De bestaande werkrelatie met de CCB-groep wordt dus de komende jaren de gehandhaafd.

Incidenten

In 2019 deden zich drie incidenten voor waarbij de inzet van de BHV-organisatie vereist was.

Op 20 juni omstreeks 10.30 uur is een medewerker in het bedrijfsrestaurant onwel geworden. De BHV trof het slachtoffer aan, liggend op de grond, versuft en duizelig, maar wel bij kennis. Het slachtoffer is gerustgesteld, de familie is gewaarschuwd en het slachtoffer is in de EHBO-kamer tot rust gebracht en bewaakt. Na een half uur is het slachtoffer door een familielid opgehaald en naar de huisarts gebracht.

Op 22 juli liep een medewerker in het gebouw met zijn hoofd tegen een deur op de 4e etage. Het resultaat was een bloedende hoofdwond. De wond is verzorgd en het slachtoffer is naar de huisartsenpost gebracht.

Op 26 juli meldde een medewerker dat zij last had van hartkloppingen (onregelmatige hartslag). Het slachtoffer is naar de EHBO-kamer gebracht. Hier is haar rust gegeven en is zij bewaakt. Na enige tijd voelde het slachtoffer zich beter en is zij terug naar haar werkkamer gegaan.

8.4 Ondernemingsraad (OR)

De OR heeft in 2019 gesprekken gevoerd met medewerkers en de bestuurder (secretaris-directeur), waarbij in het bijzonder aandacht is gevraagd voor de onderwerpen werkplezier, professionele sturing en maatschappelijke verantwoordelijkheid (inclusiviteit, diversiteit en duurzaamheid).

Veel veranderingen

In 2019 is een nieuwe en versterkte ondernemingsraad aan de slag gegaan. De uitbreiding van drie naar vijf leden leidde tot nieuwe aandachtsvelden en prioriteiten van de OR. De OR heeft vooral meer aandacht gevraagd voor werkplezier, professionele sturing en de maatschappelijke verantwoordelijkheid van de Onderzoeksraad als organisatie. Dat leidde tot zinvolle gesprekken tussen medewerkers, OR en bestuurder over inclusiviteit, diversiteit en duurzaamheid. Op personeelsvlak was 2019 voor de OR ook een jaar met een aantal uitdagingen, onder meer door de detachering van een OR-lid en het terugtreden van een ander lid. De vrijgekomen vacature werd snel vervuld waardoor de OR op sterkte en op koers bleef. 2019 was ook het jaar van een nieuwe voorzitter en daarmee ook een jaar van nieuwe impulsen aan het werken bij de Onderzoeksraad.

Veel aandachtspunten

De OR heeft in 2019 zeven keer formeel overleg gevoerd met de bestuurder. Daarnaast zijn er verschillende informele bijeenkomsten geweest om mee te denken en af te stemmen over de uitvoering van voorgenomen besluiten of lopende zaken binnen de organisatie. Onderwerpen die OR en bestuurder hebben besproken, betroffen onder andere: de (her)inrichting van kennisdomeinen; het optimaliseren van eerstelijns onderzoek (piket); het beheersen van ziekteverzuim; de invoering van de Wet normalisering rechtspositie ambtenaren en het individueel keuzebudget; het uitwerken van arbobeleid; het beheersen van de (gevolgen van) de financiële situatie; de formatie en (her)bezetting als gevolg van uitstroom; organisatiewijzigingen; invulling geven aan onze maatschappelijke verantwoordelijkheid, invoering van tijdschrijven als instrument binnen capaciteitsmanagement; de periodieke wettelijke evaluatie van de Onderzoeksraad en de voorbereiding van de heroriëntatie op de visie (7-puntenplan).

Financiën

De OR sprak zijn zorgen uit over de in het eerste kwartaal van 2019 zichtbaar oplopende tekorten en de gevolgen daarvan voor de opstart en uitvoering van lopende onderzoeken. De OR is er positief over dat met de genomen maatregelen het tekort is beperkt. Minder positief is de OR over de bezuinigingen op het persoonlijk opleidingsbudget.

Eerstelijns onderzoek

De OR stak in 2019 veel energie in de discussies rondom de bezettingsproblematiek bij eerstelijns onderzoek (piket). Directe aanleiding waren de ontstane bezettingsproblemen in 2018 in meerdere sectoren, maar ook de zorgen over de instandhouding van de kwaliteit in een sterk groeiend werkveld. Veel voorvalonderzoeken starten met een piketoproep. En de eerste contacten met alle betrokkenen op de plaats van het voorval bepalen niet alleen het draagvlak voor het verdere onderzoek, maar ook de kwaliteit

ervan. De korte termijn problematiek is weliswaar opgelost, maar de ondernemingsraad blijft aansturen op een robuuste en toekomstbestendige piketvoorziening.

Maatschappelijke verantwoordelijkheid

De door de OR op de agenda geplaatste onderwerpen diversiteit, inclusiviteit en duurzaamheid waren herkenbare aandachtspunten die steun kregen van medewerkers en de bestuurder. Zo liet de OR zich vanuit het kennisdomein Klimaat en Energietransitie bijpraten over de milieuvriendelijkheid van de Onderzoeksraad. Hieruit bleek dat er al op een aantal gebieden verduurzaming is bereikt; zo heeft de introductie van IBabs – een systeem voor papierloos vergaderen – in 2019 een grote besparing opgeleverd in papier- en printergebruik. In 2020 gaat de OR verder aan de slag met diversiteit en inclusiviteit.

Medewerkersonderzoek en preventief medisch onderzoek (MO-PMO)

De OR leverde op basis van de in 2018 uitgevoerde risico-inventarisatie en evaluatie (RI&E) een bijdrage aan de vormgeving van het medewerkersonderzoek gecombineerd met het preventief medisch onderzoek (MO-PMO). Als extra OR-aandachtspunt is hieraan toegevoegd: het zicht krijgen op de omvang en de beheersing van (psychosociale) arbeidsbelasting bij medewerkers.

9 FINANCIËEL JAARVERSLAG

Financieel jaarverslag

Het financieel jaarverslag biedt inzicht in de financiële staat van de Onderzoeksraad. De balans, begroting en informatie met betrekking tot de Wet normering topinkomens (WNT) zijn terug te vinden in de diverse tabellen. De Raad heeft de jaarrekening vastgesteld op 26 maart 2020.

De Onderzoeksraad kampte in 2019 wederom met een financieel tekort. In de tweede helft van 2019 heeft de Raad intern fors ingegrepen om het dreigende tekort in de lopende begroting te beperken. Daarnaast is als uitkomst van de gesprekken met de minister van Justitie en Veiligheid het negatieve eigen vermogen met een eenmalige storting eind 2019 aangevuld met € 809.920,-. Daarmee is echter nog steeds niet voorzien in de benodigde extra en structurele financiële ruimte in de begroting van de Onderzoeksraad. Deze zorgelijke situatie heeft zich in de afgelopen jaren ontwikkeld, vooral als gevolg van toenemende onderzoekskosten. Intussen is de vraag naar het werk van de Onderzoeksraad structureel toegenomen. Voor de komende jaren geldt dat op basis van de huidige reeksen, de begroting niet in verhouding staat tot de sterk gegroeide maatschappelijke en politieke verwachtingen.

De onderzoeksagenda van de Raad laat zich niet plannen omdat de Raad conform de wet sterk voorval-gedreven werkt. Dat betekent dat de begroting van de Onderzoeksraad als planningsinstrument beperkingen kent. De beste manier om met de structurele onzekerheid in het werk van de Onderzoeksraad om te gaan, is het hanteren van een buffer in het eigen vermogen. De zorgen over de financiële positie zijn voor de Raad aanleiding geweest om verzoeken bij het Ministerie van Justitie en Veiligheid in te dienen voor zowel incidentele als structurele additionele middelen (opbouw buffer). Het overleg dat de Raad sinds medio 2019 met het ministerie voert, heeft echter nog niet geleid tot een adequate financiering.

Begroting 2020

Bedragen x € 1.000	Begroting 2020
Totale baten	€ 13.405
Totale lasten	€ 13.405
Saldo	€ 0
<hr/>	
Baten	€ 13.405
Rijksbijdrage	€ 12.906
Overige baten	€ 499
<hr/>	
Lasten	€ 13.405
Personeelslasten	€ 8.099
Lasten Raad	€ 679
Onderzoekslasten	€ 624
Kwaliteitsontwikkeling	€ 454
Algemene lasten	€ 2.787
Afschrijvingen	€ 762

Balans per 31 december 2019

Activa	31 december 2019	31 december 2018
Vaste activa		
<i>Immateriale vaste activa</i>		
Software	<u>265.805</u>	<u>40.405</u>
	265.805	40.405
<i>Materiële vaste activa</i>		
Computerapparatuur	563.210	228.905
Inventaris en verbouwingen	<u>1.431.387</u>	<u>1.671.461</u>
	1.994.597	1.900.366
Vlottende activa		
<i>Vorderingen</i>		
Debiteuren	359.921	36.998
Overlopende activa	<u>155.410</u>	<u>281.110</u>
	515.331	318.108
<i>Liquide middelen</i>		
	<u>1.274.032</u>	<u>457.091</u>
Totaal activazijde	4.049.765	2.715.970

Passiva	31 december 2019	31 december 2018
Eigen vermogen		
Reserves	<u>-26.266</u>	<u>-808.920</u>
	26.266-	808.920-
Voorzieningen		
Voorzieningen	<u>434.047</u>	<u>466.914</u>
	434.047	466.914
Langlopende schulden		
Overige schulden	<u>693.481</u>	<u>684.641</u>
	693.481	684.641
Kortlopende schulden		
Crediteuren	505.866	916.417
Belastingen en premies	270.491	262.595
Overlopende passiva	<u>2.172.146</u>	<u>1.194.323</u>
	2.948.503	2.373.335
Totaal passivazijde	4.049.765	2.715.970

Staat van baten en lasten

In 2019 heeft de Raad, evenals in voorgaande jaren, een vergaand beroep moeten doen op zijn eigen vermogen. De gestegen onderzoekskosten – onder meer door toenemende complexiteit van de onderzoeken en vereiste extra expertise – veroorzaken een structureel tekort, met als gevolg een negatief eigen vermogen. Op verzoek van de Raad heeft het ministerie van Justitie en Veiligheid eind 2019 eenmalig een extra bijdrage van € 809.920 geleverd om dit negatief saldo aan te zuiveren (in de tabel weergegeven als: 'Incidentele Rijksbijdrage'). Hierdoor kon de Onderzoeksraad boekjaar 2019 toch nog met een positief resultaat afsluiten, waarmee het eigen vermogen eind 2019 nagenoeg op nul uitkomt. Daarmee is er echter nog geen duurzame oplossing die voorziet in de aanvulling van het structurele tekort en het aanhouden van een financiële reserve ('buffer') om flexibel in te kunnen spelen op de toenemende behoefte aan het werk van de Onderzoeksraad, de structurele onvoorspelbaarheid en complexiteit van dat werk en de onderzoekskosten die hiermee gepaard gaan. Inmiddels geldt dat zonder compensatie bij ieder eerstvolgend onderzoek, de Raad opnieuw in de negatieve cijfers komt. De Raad heeft daarom het ministerie van Justitie en Veiligheid verzocht de financiële positie van de Onderzoeksraad duurzaam te verstevigen met zowel incidentele als structurele additionele middelen.

	2019	Begroting 2019	2018
Rijksbijdrage	12.937.000	12.932.000	12.635.000
Incidentele Rijksbijdrage	808.920	-	-
Detachering	702.785	-	131.058
Overige baten	<u>653.531</u>	<u>273.000</u>	<u>353.783</u>
Baten	15.102.236	13.205.000	13.119.841
Som der baten	15.102.236	13.205.000	13.119.841
Personeelslasten	7.588.496	7.793.000	6.894.763
Lasten Raad	645.350	632.000	625.775
Onderzoekskosten	2.060.382	1.376.000	2.003.983
Kosten kwaliteitsontwikkeling	334.509	508.000	528.101
Algemene lasten	3.199.746	2.504.000	2.900.949
Afschrijvingen	491.097	520.000	378.847
Som der lasten	<u>14.319.580</u>	<u>13.333.000</u>	<u>13.332.418</u>
Saldo	<u>782.656</u>	<u>-128.000</u>	<u>-212.577</u>
Bestemming resultaat:	782.656	-	-212.577
Egalisatiereserve bedrijfsvoering	<u>782.656</u>	-	<u>-212.577</u>

Wet Normering Bezoldiging Topfunctionarissen (WNT)

1a. Leidinggevende topfunctionarissen met dienstbetrekking en leidinggevende topfunctionarissen zonder dienstbetrekking vanaf de 13e maand van de functievervulling alsmede degenen die op grond van hun voormalige functie nog 4 jaar als topfunctionaris worden aangemerkt.

Gegevens 2019 bedragen x € 1	mr. T.H.J. Joustra	prof. mr. dr. E.R. Muller	prof. dr. ir. M.B.A. van Asselt
Functiegegevens	Voorzitter	Raadslid / Vicevoorzitter	Raadslid
Aanvang en einde functievervulling in 2019	01/01–30/04	n.v.t.	01/01–31/12
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)	0,942		0,6667
Dienstbetrekking?	ja		ja
Bezoldiging			
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	52.596		97.111
Beloningen betaalbaar op termijn	6.618		13.617
<i>Subtotaal</i>	59.213	0	110.729
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	60.082		129.340
-/- Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Bezoldiging	59.213	0	110.729
Reden waarom de overschrijding al dan niet is toegestaan	n.v.t.		n.v.t.
Toelichting op de vordering wegens onverschuldigde betaling	n.v.t.		n.v.t.
Gegevens 2018 bedragen x € 1	mr. T.H.J. Joustra	prof. mr. dr. E.R. Muller	prof. dr. ir. M.B.A. van Asselt
Functie(s)	Voorzitter	Raadslid / Vicevoorzitter	Raadslid
Aanvang en einde functievervulling in 2018	01/01–31/12	01/01–31/08	01/01–31/12
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)	0,942	0,8889	0,6667
Dienstbetrekking?	ja	ja	ja
Bezoldiging			
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	154.209	85.808	94.209
Beloningen betaalbaar op termijn	18.427	11.217	12.534
<i>Subtotaal</i>	172.636	97.024	106.744
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	178.038	111.848	126.006
Bezoldiging	172.636	97.024	106.744

1a. Leidinggevende topfunctionarissen met dienstbetrekking en leidinggevende topfunctionarissen zonder dienstbetrekking vanaf de 13e maand van de functievervulling alsmede degenen die op grond van hun voormalige functie nog 4 jaar als topfunctionaris worden aangemerkt.

Gegevens 2019 bedragen x € 1	mr. C.A.J.F. Verheij	W.T.A. van der Weegen Bc	ir. J.R.V.A. Dijsselbloem
Functiegegevens	Secretaris Directeur	Plv. Secretaris Directeur	Voorzitter
Aanvang en einde functievervulling in 2019	01/01–31/12	01/01–31/05	01/05–31/12
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)	1	1	0,8889
Dienstbetrekking?	ja	ja	ja
Bezoldiging			
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	120.847	48.334	82.358
Beloningen betaalbaar op termijn	19.748	7.544	12.160
<i>Subtotaal</i>	<i>140.595</i>	<i>55.878</i>	<i>94.518</i>
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	194.000	80.258	115.752
-/- Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Bezoldiging	140.595	55.878	94.518
Reden waarom de overschrijding al dan niet is toegestaan	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Toelichting op de vordering wegens onverschuldigde betaling	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Gegevens 2018 bedragen x € 1	mr. C.A.J.F. Verheij	W.T.A. van der Weegen Bc	ir. J.R.V.A. Dijsselbloem
Functie(s)	Secretaris Directeur	Plv. Secretaris Directeur	Voorzitter
Aanvang en einde functievervulling in 2018	01/01–31/12	01/01–31/12	n.v.t.
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)	1	1	
Dienstbetrekking?	ja	ja	
Bezoldiging			
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	118.263	100.565	
Beloningen betaalbaar op termijn	18.115	16.709	
<i>Subtotaal</i>	<i>136.378</i>	<i>117.273</i>	<i>0</i>
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	189.000	189.000	
Bezoldiging	136.378	117.273	0

1a. Leidinggevende topfunctionarissen met dienstbetrekking en leidinggevende topfunctionarissen zonder dienstbetrekking vanaf de 13e maand van de functievervulling alsmede degenen die op grond van hun voormalige functie nog 4 jaar als topfunctionaris

Gegevens 2019 bedragen x € 1	prof. dr. mr. S. Zouridis	dr. mr. S.M. Berndsen
Functiegegevens	Raadslid	Plv. Secretaris Directeur
Aanvang en einde functievervulling in 2019	01/01–31/12	29/05–31/12
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)	0,6	1
Dienstbetrekking?	ja	ja
Bezoldiging		
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	86.000	55.062
Beloningen betaalbaar op termijn	12.274	10.500
<i>Subtotaal</i>	<i>98.275</i>	<i>65.562</i>
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	116.400	115.337
-/- Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag	n.v.t.	n.v.t.
Bezoldiging	98.275	65.562
Reden waarom de overschrijding al dan niet is toegestaan	n.v.t.	n.v.t.
Toelichting op de vordering wegens onverschuldigde betaling	n.v.t.	n.v.t.
Gegevens 2018 bedragen x € 1		
Functie(s)	Raadslid	Plv. Secretaris Directeur
Aanvang en einde functievervulling in 2018	01/10–31/12	n.v.t.
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)	0,6	
Dienstbetrekking?	ja	
Bezoldiging		
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	19.822	
Beloningen betaalbaar op termijn	2.786	
<i>Subtotaal</i>	<i>22.608</i>	<i>0</i>
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	28.583	
Bezoldiging	22.608	0

1a. Leidinggevende topfunctionarissen met dienstbetrekking en leidinggevende topfunctionarissen zonder dienstbetrekking vanaf de 13e maand van de functievervulling alsmede degenen die op grond van hun voormalige functie nog 4 jaar als topfunctionaris worden aangemerkt.

Gegevens 2019 bedragen x € 1	ir. H.L.J. Noy	mr. A.P.J.M. Rutten	schout-bij-nacht P.J. Bindt
Functiegegevens	Buitengewoon raadslid	Buitengewoon raadslid	Buitengewoon raadslid
Aanvang en einde functievervulling in 2019	01/01-30/04	01/01-31/12	01/01-31/12
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)	0	0,121	0,118
Dienstbetrekking?	nee	nee	nee
Bezoldiging			
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	0	23.145	22.484
Beloningen betaalbaar op termijn			
<i>Subtotaal</i>	<i>0</i>	<i>23.145</i>	<i>22.484</i>
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	0	23.393	22.895
-/- Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Bezoldiging	0	23.145	22.484
Reden waarom de overschrijding al dan niet is toegestaan	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Toelichting op de vordering wegens onverschuldigde betaling	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

Gegevens 2018 bedragen x € 1	ir. H.L.J. Noy	mr. A.P.J.M. Rutten	schout-bij-nacht P.J. Bindt
Functie(s)	Buitengewoon raadslid	Buitengewoon raadslid	Buitengewoon raadslid
Aanvang en einde functievervulling in 2018	01/01-31/12	01/01-31/12	01/02-31/12
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)	0,029	0,125	0,103
Dienstbetrekking?	nee	nee	nee
Bezoldiging			
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	5.504	24.429	17.779
Beloningen betaalbaar op termijn			
<i>Subtotaal</i>	5.504	24.429	17.779
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	5.542	23.621	17.872
Bezoldiging	5.504	24.429* *voor toelichting overschrijding zie jaarverslag 2018.	17.779

1a. Leidinggevende topfunctionarissen met dienstbetrekking en leidinggevende topfunctionarissen zonder dienstbetrekking vanaf de 13e maand van de functievervulling alsmede degenen die op grond van hun voormalige functie nog 4 jaar als topfunctionaris worden aangemerkt.

Gegevens 2019 bedragen x € 1	ir. J.R. Prins	ir. J. van der Vlist
Functiegegevens	Buitengewoon raadslid	Buitengewoon raadslid
Aanvang en einde functievervulling in 2019	01/10-31/12	01/12-31/12
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)	0,116	0,035
Dienstbetrekking?	nee	nee
Bezoldiging		
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	5.626	563
Beloningen betaalbaar op termijn		
<i>Subtotaal</i>	5.626	563
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	5.688	569
-/- Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag	n.v.t.	n.v.t.
Bezoldiging	5.626	563
Reden waarom de overschrijding al dan niet is toegestaan	n.v.t.	n.v.t.
Toelichting op de vordering wegens onverschuldigde betaling	n.v.t.	n.v.t.
Gegevens 2018 bedragen x € 1	ir. J.R. Prins	ir. J. van der Vlist
Functie(s)	Buitengewoon raadslid	Buitengewoon raadslid
Aanvang en einde functievervulling in 2018	n.v.t.	n.v.t.
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)		
Dienstbetrekking?		
Bezoldiging		
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen		
Beloningen betaalbaar op termijn		
<i>Subtotaal</i>	0	0
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum		
Bezoldiging	0	0

1a. Leidinggevende topfunctionarissen met dienstbetrekking en leidinggevende topfunctionarissen zonder dienstbetrekking vanaf de 13e maand van de functievervulling alsmede degenen die op grond van hun voormalige functie nog 4 jaar als topfunctionaris worden aangemerkt.

Gegevens 2019 Bedragen x € 1	prof. dr. P.L. Meurs	dr. ir. A.A. Dijkhuizen	drs. B.J.A.M. Welten
Functiegegevens	Buitengewoon raadslid	Buitengewoon raadslid	Buitengewoon raadslid
Aanvang en einde functievervulling in 2019	01/01-31/12	01/01-31/12	01/04-31/12
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)	0,063	0,025	0,148
Dienstbetrekking?	nee	nee	nee
Bezoldiging			
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	12.098	1.930	21.325
Beloningen betaalbaar op termijn			
<i>Subtotaal</i>	<i>12.098</i>	<i>1.930</i>	<i>21.325</i>
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	12.230	4.850	21.615
-/- Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Bezoldiging	12.098	1.930	21.325
Reden waarom de overschrijding al dan niet is toegestaan	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Toelichting op de vordering wegens onverschuldigde betaling	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Gegevens 2018 bedragen x € 1			
Functiegegevens	Buitengewoon raadslid	Buitengewoon raadslid	Buitengewoon raadslid
Aanvang en einde functievervulling in 2018	01/10-31/12	n.v.t.	n.v.t.
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)	0,093		
Dienstbetrekking?	nee		

Bezoldiging			
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	4.460		
Beloningen betaalbaar op termijn			
<i>Subtotaal</i>	4.460	0	0
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	4.433		
Bezoldiging	4.460	0	0

1b. Leidinggevende topfunctionarissen zonder dienstbetrekking in de periode kalendermaand 1 t/m 12.

Gegevens 2019 bedragen x € 1	schout-bij-nacht P.J. Bindt		ir. J.R. Prins	
Functiegegevens	Buitengewoon raadslid		Buitengewoon raadslid	
Kalenderjaar	2019	2018	2019	2018
Periode functievervulling in het kalenderjaar (aanvang – einde)	n.v.t.	01/01-31/01	01/01-30/09	02/02-31/12
Aantal kalendermaanden functievervulling in het kalenderjaar	n.v.t.	1	8	4
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum				
Maximum uurtarief in het kalenderjaar	187	182	187	182
Maxima op basis van de normbedragen per maand	0	2.184	18.326	8.736
Individueel toepasselijke maximum gehele periode kalendermaand 1 t/m 12	2.184		27.062	
Bezoldiging (alle bedragen exclusief btw)				
Werkelijk uurtarief lager dan het maximum uurtarief?	ja		ja	
Bezoldiging in de betreffende periode	0	1.636	23.004	6.542
Totale bezoldiging gehele periode kalendermaand 1 t/m 12	1.636		29.546	

-/- Onverschuldigd betaald bedrag	n.v.t.	n.v.t.
Bezoldiging	1.636	29.546
Reden waarom de overschrijding al dan niet is toegestaan	n.v.t.	Overschrijding wordt veroorzaakt doordat kosten uit 2018 in 2019 zijn gefactureerd en betaald. Dit betreft 68 uur, ofwel €9.368. Het maximum op basis van de normbedragen per maand 2018 wordt dan €12.376 (68*€182) hoger, waardoor het totale maximum over de 12-maandsperiode €39.438 bedraagt. De totale bezoldiging over deze 12-maands periode van €29.546 blijft binnen het maximum.
Toelichting op de vordering wegens onverschuldigde betaling	n.v.t.	n.v.t.

1b. Leidinggevende topfunctionarissen zonder dienstbetrekking in de periode kalendermaand 1 t/m 12.

Gegevens 2019 bedragen x € 1	ir. J. van der Vlist		drs. B.J.A.M. Welten	
Functiegegevens	Buitengewoon raadslid		Buitengewoon raadslid	
Kalenderjaar	2019	2018	2019	2018
Periode functievervulling in het kalenderjaar (aanvang – einde)	01/01-30/11	01/01-31/12	01/01-31/03	01/01-31/12
Aantal kalendermaanden functievervulling in het kalenderjaar	8	4	3	9
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum				
Maximum uurtarief in het kalenderjaar	187	182	187	182
Maxima op basis van de normbedragen per maand	8.228	2.912	8.415	28.756
Individueel toepasselijke maximum gehele periode kalendermaand 1 t/m 12	11.140		37.171	
Bezoldiging (alle bedragen exclusief btw)				

Werkelijk uurtarief lager dan het maximum uurtarief?	ja		ja	
Bezoldiging in de betreffende periode	6.203	2.197	8.950	22.153
Totale bezoldiging gehele periode kalendermaand 1 t/m 12	8.400		31.103	
-/- Onverschuldigd betaald bedrag	n.v.t.		n.v.t.	
Bezoldiging	8.400		31.103	
Reden waarom de overschrijding al dan niet is toegestaan	n.v.t.		n.v.t.	
Toelichting op de vordering wegens onverschuldigde betaling	n.v.t.		n.v.t.	

1b. Leidinggevende topfunctionarissen zonder dienstbetrekking in de periode kalendermaand 1 t/m 12.

Gegevens 2019 bedragen x € 1	dr. ir. A.A. Dijkhuizen		prof. dr. P.L. Meurs	
Functiegegevens	Buitengewoon raadslid		Buitengewoon raadslid	
Kalenderjaar	2019	2018	2019	2018
Periode functievervulling in het kalenderjaar (aanvang – einde)	n.v.t.	01/01-31/01	n.v.t.	01/01-30/09
Aantal kalendermaanden functievervulling in het kalenderjaar	n.v.t.	7	n.v.t.	8
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum				
Maximum uurtarief in het kalenderjaar	187	182	187	182
Maxima op basis van de normbedragen per maand	0	4.368	0	12.376
Individueel toepasselijke maximum gehele periode kalendermaand 1 t/m 12	4.368		12.376	
Bezoldiging (alle bedragen exclusief btw)				
Werkelijk uurtarief lager dan het maximum uurtarief?	ja		ja	

Bezoldiging in de betreffende periode	0	3.505	0	9.268
Totale bezoldiging gehele periode kalendermaand 1 t/m 12		3.505		9.268
-/- Onverschuldigd betaald bedrag		n.v.t.		n.v.t.
Bezoldiging		3.505		9.268
Reden waarom de overschrijding al dan niet is toegestaan		n.v.t.		n.v.t.
Toelichting op de vordering wegens onverschuldigde betaling		n.v.t.		n.v.t.

**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