



ONDERZOEKSRAAD  
VOOR VEILIGHEID

# Jaarverslag 2020

<b>1 Beschouwing</b>	<b>3</b>
<hr/>	
<b>2 Afgeronde onderzoeken</b>	<b>9</b>
<hr/>	
2.1 Grotere onderzoeken	10
2.2 Totaaloverzicht onderzoeken	14
<b>3 Lopende onderzoeken</b>	<b>21</b>
<hr/>	
3.1 Belang van verplichte onderzoeken	22
3.2 Onderzoek naar aanleiding van verzoeken	23
3.3 Niet-uitgevoerde onderzoeken	24
3.4 Lopende onderzoeken	25
3.5 Lopende verplichte onderzoeken	27
<b>4 Opvolging aanbevelingen</b>	<b>28</b>
<hr/>	
<b>5 Rode draden uit onderzoek</b>	<b>34</b>
<hr/>	
<b>6 Organisatieontwikkeling</b>	<b>38</b>
<hr/>	
6.1 Werken in coronatijd	39
6.2 Wijziging Rijkswet	40
6.3 Samen meer bereiken	40
6.4 Ontwikkelagenda	41
<b>7 Sociaal jaarverslag</b>	<b>42</b>
<hr/>	
7.1 Raad en Bureau	43
7.2 Personele bezetting en arbeidsomstandigheden	44
7.3 Bedrijfshulpverlening (BHV)	46
7.4 Ondernemingsraad (OR)	47
<b>8 Financieel jaarverslag</b>	<b>48</b>
<hr/>	

# 1 Beschouwing

**In deze beschouwing wil ik u in de eerste plaats bijpraten over ons lopende onderzoek naar de Corona-crisisaanpak. Daarna wil ik vanuit de Onderzoeksraad reflecteren op het actuele thema van 'tegenmacht'. En tenslotte wil ik uw aandacht vragen voor een werkterrein van de Onderzoeksraad dat niet altijd de aandacht krijgt die het verdient: de Nederlandse scheepvaart, een sector waar zeker veiligheidswinst is te behalen.**

Ook voor de Onderzoeksraad voor Veiligheid is Covid-19 sinds maart 2020 de overheersende factor. Het beïnvloedt ons werk als onderzoeksinstantie in vele opzichten. Maar het beïnvloedt ons ook allemaal persoonlijk. Door de directe gevolgen op onze gezondheid. Door het direct en tot op de dag van vandaag massaal thuiswerken. Waar ook de andere gezinsleden al hun school en werk naartoe hebben verplaatst. Veiligheid door onszelf op te sluiten in eigen huis, een situatie waarvan we niet konden geloven dat die lang kon duren. Maar het is verbazingwekkend hoezeer en hoe goed het werk kon worden voortgezet van huis uit. We zijn in 2020 minder op pad geweest om ongevalslocaties te bezoeken, we hebben betrokkenen die we wilden interviewen niet live ter plekke kunnen spreken, maar het werk is doorgegaan. Onze medewerkers verdienen daarvoor alle waardering.

## **Het corona-onderzoek**

De agenda van de Onderzoeksraad is het afgelopen jaar sterk beïnvloed door corona. In het voorjaar van 2020 vroeg het Kabinet ons om de kabinetsaanpak van corona in Nederland te evalueren. Een verzoek dat goed aansloot bij de verkenning waarmee wij al waren begonnen, waarop de Onderzoeksraad besloot dit onderzoek te gaan uitvoeren. We hebben er ook enkele kanttekeningen bij gemaakt. Zo kiezen we ervoor om ons niet te beperken tot de kabinetsaanpak. De pandemie werd namelijk op veel plekken door heel veel partijen bestreden. 'Den Haag' is daarin zeer belangrijk maar zeker niet allesbepalend. Daarnaast voeren wij een onderzoek uit in plaats van een evaluatie. In het begrip evaluatie ligt 'waardering voor het resultaat' besloten. Dat is niet aan de Onderzoeksraad. Ons doel is om lessen te trekken uit gebeurtenissen om onszelf als samenleving te verbeteren in het beheersen van risico's. Dit doen we om bij te dragen aan de bescherming van de bevolking voor zaken waarin zij afhankelijk zijn van overheden, bedrijven en organisaties. Ons corona-onderzoek richt zich dan ook op het trekken van lessen voor toekomstige (gezondheids)crises.

We hebben ook aan de start meteen aangegeven wat we niet gaan onderzoeken. We zullen het medisch handelen in het bestrijden van corona niet betrekken in het

onderzoek. Ook de economische gevolgen en de daarop gerichte steunmaatregelen zullen geen onderdeel uitmaken van ons onderzoek. Beide terreinen liggen duidelijk buiten het werkterrein van de Onderzoeksraad.

---

**“Ons corona-onderzoek richt zich op het trekken van lessen voor toekomstige (gezondheids)crises.”**

---

Het nu lopende corona-onderzoek is in fases onderverdeeld. Momenteel lopen twee deelonderzoeken. Het onderzoek naar de eerste fase betreft de voorbereiding op een pandemie en de eerste golf van corona in ons land. Het onderzoek naar de tweede fase betreft de tweede golf die na de zomer van 2020 zichtbaar werd, lopende tot april dit jaar. Per deelonderzoek worden de belangrijkste gebeurtenissen en besluiten uit die fase onder de loep genomen. Het streven is het eerste deelrapport dit jaar af te ronden.

Tot op heden krijgen wij goede medewerking van de vele partijen en spelers die onderdeel zijn van de hele corona-aanpak. De interviews met hen zijn nog volop gaande maar de open houding van de geïnterviewden draagt bij ons werk. Het is van groot belang dat in de cultuur van de overheid die openheid voorop staat en ons onderzoek wordt verwelkomd als een kans om te leren.

### **Tegenmacht?**

In een tijd waarin op het Binnenhof de discussie over ‘macht en tegenmacht’ centraal staat, dient zich de vraag aan of de Onderzoeksraad ook onderdeel is van de ‘tegenmacht’. Veel onafhankelijke instituties worden zo gezien, terecht of niet. De Raad is geen tegenmacht in de zin van een instelling die zich opstelt tegenover de drie machten. De Onderzoeksraad voor Veiligheid wil in ieder geval bijdragen aan de checks-and-balances die een systeem vitaal houden. Het is onze maatschappelijke opdracht het leren van ‘voorvallen’ te bevorderen. In de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid worden voorvallen gedefinieerd als gebeurtenis die de dood of letsel van een persoon dan wel schade aan een zaak of het milieu veroorzaakt. Wij gaan daarbij op zoek naar de directe en achterliggende oorzaken van het voorval, om ervan te leren en de kans op herhaling te verkleinen of de gevolgen daarvan te verkleinen. Waar nodig en zinvol komen we tot aanbevelingen, veelal aan bewindspersonen, maar onze aanbevelingen kunnen ook aan overige overheden of aan organisaties of bedrijven gericht zijn. Wij willen vanuit onze onafhankelijke positie een constructieve kracht zijn die bijdraagt aan inzicht en verbetering. Voorkomen moet worden dat bij de instanties die als de macht worden gezien, risicomijdend gedrag ontstaat en de bereidheid om open te zijn over fouten en ervan te leren razendsnel verdwijnt. Dat risico ligt op de loer. Laat de ‘nieuwe bestuurscultuur’ in ieder geval een lerende cultuur worden, waarin openheid wordt gestimuleerd en beloond. Dit thema komt heel vaak terug in onze rapporten, zoals afgelopen najaar nog in het rapport ‘Spookrijongeval A73: Leren van ongevallen’.

---

**“Wij willen vanuit onze onafhankelijke positie een constructieve kracht zijn die bijdraagt aan inzicht en verbetering.”**

---

## **Tegenspraak**

Onafhankelijk onderzoek is dus niet gericht op tegenmacht, maar is wel gebouwd op tegenspraak. Het bieden van zorgvuldig, onafhankelijk onderzoek vergt dat we in onze onderzoeken steeds alert zijn op eventuele vooringenomenheid, tunnelvisie of te snelle conclusies. Dat hebben we op verschillende manier georganiseerd. In de eerste plaats in de Raad zelf, waar de (buitengewone) raadsleden met uiteenlopende achtergrond en kennis kritisch reflecteren op onderzoeken in alle stadia van het werk. In 2021 zullen vier nieuwe raadsleden aantreden met frisse blik en diverse expertises.

Ook binnen de onderzoeksteams wordt, naast de noodzakelijke technische kennis, gelet op diversiteit aan ervaring en achtergrond. De afgelopen jaren werd nieuwe expertise binnengehaald op terreinen als bestuur, cultuur, financiën en de digitale samenleving. Het team van Onderzoek & Ontwikkeling adviseert over onderzoeksmethoden en helpt onze kwaliteit te bewaken. Voor de grotere onderzoeken richten we een begeleidingscommissie in met externe deskundigheid die op meerdere momenten in het onderzoeksproces kritisch meekijkt. Voorafgaand aan publicatie van een onderzoeksrapport is er een inzageprocedure waarin eenieder die bij het voorval en in het onderzoek was betrokken, in staat wordt gesteld om commentaar te leveren. Bij het rapport publiceren we de inzage-commentaren inclusief een overzicht van de wijze waarop met deze opmerkingen en kritiek is omgegaan. Op deze manier organiseren we van binnen en buiten de Onderzoeksraad voor Veiligheid de tegenspraak en kritische toets op ons werk.

## **Onderbelicht: scheepvaart**

De Onderzoeksraad onderzoekt voorvallen waarbij de veiligheid in het geding is, in vrijwel alle sectoren van de samenleving. Vóór de oprichting, nu ruim 15 jaar geleden, bestonden er sectorale onderzoekscommissies, met name voor de transportsectoren. Onze onderzoeken naar voorvallen in de luchtvaart kunnen stevast rekenen op veel media-aandacht. Beduidend minder aandacht gaat uit naar de vele voorvallen in de scheepvaart. Op basis van internationale verdragen heeft de Onderzoeksraad de plicht ongelukken in de zeescheepvaart te onderzoeken. In 2020 verrichtten we daartoe 93 onderzoeken. We zien dat het in bijna de helft van de verplichte zeescheepvaartonderzoeken om arbeidsongevallen gaat. Soms is er sprake van beperkt, maar blijvend letsel. Bij andere voorvallen is er niet alleen potentieel, maar helaas ook daadwerkelijk een dodelijke afloop.

Ongelukken in de scheepvaart halen vaak niet het nieuws. Mogelijk omdat veel zich op open zee afspeelt of in havens ver weg, mogelijk omdat veel bemanningsleden op de Nederlandse schepen geen Nederlander zijn. Maar de ontwikkelingen vragen wel onze aandacht. Deze sector kent forse internationale concurrentie. Tijd is een grote kostenfactor. En dus is er vaak tijdsdruk om de handelingen, zoals laden en lossen, zo snel mogelijk af te werken. Vaarroutes worden soms niet aangepast bij zware weersomstandigheden, ook al zou dat vanuit veiligheid de voorkeur moeten krijgen, het tijdslot in de haven van bestemming moet immers worden gehaald. Onder deze aanhoudende druk wordt de veiligheid soms veronachtzaamd.

In internationale wet- en regelgeving is veel vastgelegd, maar de voortdurende economische druk ontstaat vanaf de wal. En het toezicht, door de Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid overgedragen aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), heeft weinig mogelijkheden om te controleren op naleving van bijvoorbeeld verplichte rusttijden. Zorgwekkend is ook het 'uitvlaggen' van Nederlandse reders, die geleidelijk al hun schepen onder de vlag van landen met minder toezicht hebben gebracht.

De aandacht voor veiligheid staat dus vaak onder druk van economische belangen. De Onderzoeksraad beschouwt het als zijn taak om steeds weer aandacht te vragen voor die veiligheid. In de afgelopen paar jaar is de Raad vaker aanbevelingen gaan verbinden aan onderzoeken in de scheepvaart. Hierbij suggereren we de minister, de inspectie, de rederijen of sectororganisatie mogelijkheden om de veiligheid te verbeteren. Ook hebben we in de afgelopen twee jaar tweemaal een voortijdige waarschuwing uit laten gaan in verband met acute risico's in de scheepvaart. Eenmaal in de context van het onderzoek naar containerschip MSC ZOE en opnieuw tijdens het onderzoek naar het omslaan van twee boomkor-viskotters. Die actieve lijn zullen we de komende jaar voortzetten.

Soms krijgen ernstige ongevallen niet de aandacht die nodig is omdat "het toch goed is afgelopen". Een voorbeeld daarvan was de aanvaring van riviercruiseschip Viking Idun met een chemicaliëntanker 's nachts op de Westerschelde. Ondanks de aanzienlijke schade konden de schepen naar een nabije haven worden gesleept en de 171 passagiers in veiligheid worden gebracht. Ons onderzoeksrapport verscheen eind 2020. De riviercruise-sector is sterk gegroeid maar het is sterk de vraag of het veiligheidsbesef is meegegroeid. De veiligheid in de binnenvaart verdient meer aandacht, ook van ons. In deze sector geldt geen onderzoeksplicht voor de Onderzoeksraad. Veel zaken worden niet gemeld, of niet doorgegeven door de betrokken inspectiedienst. Toch deden we in de afgelopen jaren enkele grote binnenvaartonderzoeken, zoals bij de aanvaring in dichte mist van de stuw in de Maas bij Grave. Rijkswaterstaat registreerde de afgelopen jaren rond de 700 ongevallen per jaar, waarvan circa 100 'significante' ongevallen, maar geeft aan dat de cijfers verre van volledig zijn. We zetten ons momenteel er voor in om direct geïnformeerd te worden bij ernstige voorvallen in de binnenvaart. Dat stelt ons in staat waar nodig zaken vaker te onderzoeken.

Juist de bemanning van schepen heeft het zwaar gehad in de coronatijd. Door reisbeperkingen en andere corona-maatregelen moesten velen maanden of soms zelfs een half jaar langer op hun schip blijven dan volgens de regels is toegestaan. Dit kon de veiligheid aan boord ernstig bedreigen. Het bericht "zeevarenden krijgen een eigen programma voor vaccinatie" trok dan ook mijn oog. Alle opvarenden op schepen onder Nederlandse vlag of in beheer van een Nederlandse reder, ongeacht hun nationaliteit, worden gevaccineerd. Zo worden in een keer sociale, economische, gezondheids- en veiligheidsbelangen gediend. Een mooi en verstandig initiatief.



J.R.V.A. Dijsselbloem  
Voorzitter



## 2 Afgeronde onderzoeken

2.1 Grotere onderzoeken 10

---

2.2 Totaaloverzicht onderzoeken 14

---

## 2 AFGERONDE ONDERZOEKEN

---

**In 2020 rondde de Onderzoeksraad 123 onderzoeken af. De onderzoeken gaan over een breed scala aan veiligheidsvraagstukken.**

### **2.1 Grotere onderzoeken**

In 2020 publiceerde de Onderzoeksraad vijf grotere onderzoeksrapporten op uiteenlopende terreinen: ICT-uitval in ziekenhuizen, een grootschalige olie lekkage in de haven van Rotterdam, containerverlies ten noorden van de Waddeneilanden, het leren van verkeersongevallen (naar aanleiding van een spookrijongeval) en de gedeeltelijke instorting van het tribunedak van het AZ-stadion. Een volledig overzicht van de in 2020 afgeronde onderzoeken is in deze paragraaf te vinden.

#### **Patiëntveiligheid bij ICT-uitval ziekenhuizen (februari 2020)**

In 2018 waren er in verschillende ziekenhuizen meerdere ICT-storingen die impact hadden op de zorg. Ziekenhuizen stelden behandelingen uit, verplaatsten patiënten of kondigden een opnamestop af. Deze voorvallen waren voor de Raad aanleiding om een onderzoek te starten naar de veiligheid van patiënten tijdens ICT-uitval in ziekenhuizen.

Uit het onderzoek blijkt dat de zorg voor patiënten afhankelijk is geworden van de ICT-systemen binnen een ziekenhuis. Als ICT-voorzieningen goed functioneren, hebben patiënten en ziekenhuispersoneel daar baat bij, maar bij uitval worden risico's voor de patiënt ge(her)introduceerd. Ziekenhuizen zijn zich bewust van de afhankelijkheid van ICT-systemen, maar ze zijn minder voorbereid op uitval. Omdat de risico's op ICT-uitval als gevolg van de complexiteit van ICT-systemen deels onvoorspelbaar zijn, is ook aandacht voor het bestrijden en beheersen van de gevolgen van ICT-uitval van belang. Dat vraagt van de ziekenhuizen dat zij de afhankelijkheden van ICT in de zorgprocessen beter inzichtelijk krijgen. Daarmee kunnen ze passende beheersmaatregelen treffen die artsen en verpleegkundigen in staat stellen om de zorgverlening te continueren bij uitval van ICT. Ook het houden van oefeningen en het periodiek testen van ICT-systemen draagt bij aan een betere voorbereiding op uitval van ICT.

## **Olielekkage haven Rotterdam (maart 2020)**

Op 23 juni 2018 kwam de chemicaliën- en olietanker Bow Jubail in de Rotterdamse haven in aanvaring met een steiger. Hierdoor belandde 217,4 ton zware stookolie uit de enkelwandige brandstoftank in het water. Doordat de bemanning aan boord van de Bow Jubail direct na de aanvaring begon met het overpompen van olie uit de beschadigde brandstoftank, is de uitstroom van circa 20 ton olie voorkomen. Desondanks leidde de lekkage tot flinke milieuschade.

Na de aanvaring is een aantal betrokken partijen zelf actief aan de slag gegaan om te leren van het voorval. De Raad is positief over de verbeterpunten die tijdens dit 'eerste orde leren' zijn geïdentificeerd. Met het rapport en de aanbevelingen wil de Raad het leren dat al in gang is gezet nog een stap verder brengen, om zo maximale veiligheidswinst te boeken.

Zo beveelt de Raad Havenbedrijf Rotterdam aan om met aanvullende maatregelen maximaal in te zetten op het voorkomen van grootschalige lekkages. Wanneer vooraf bekend is dat zeeschepen met enkelwandige brandstoftanks de haven aandoen, kan onder andere rekening worden gehouden met de aanlegplaats en ondersteuning door specifieke sleepboten. Ook kan de haven het voortouw nemen in het opstellen van veiligheidseisen die aan zeeschepen met enkelwandige brandstoftanks worden gesteld.

## **Veilig containertransport ten noorden van de Waddeneilanden - Lessen na het containerverlies van de MSC ZOE (juni 2020)**

In de nacht van 1 op 2 januari 2019 voer de MSC ZOE met ruim 8.000 containers ten noorden van de Nederlandse Waddeneilanden, waar het in zwaar weer terecht kwam. Het schip verloor 342 containers, waardoor drie miljoen kilo aan lading in zee belandde. De lading bestond uit allerlei (plastic) artikelen en verpakkingsmaterialen die in de daaropvolgende dagen aanspoelden op de kusten van de Waddeneilanden. Dit voorval was aanleiding voor twee onderzoeken. Panama (de MSC ZOE voer onder Panamese vlag), de Onderzoeksraad voor Veiligheid en de Duitse Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung onderzochten de toedracht van het voorval. Daarnaast startte de Onderzoeksraad een eigen onderzoek naar de risico's op vaarroutes ten noorden van de Waddeneilanden.

Uit het onderzoek van de Onderzoeksraad blijkt dat het Waddengebied beter beschermd moet worden tegen containerverlies op de zuidelijke vaarroutes. Met name bij noordwesterstorm is deze route zeer risicovol voor grote, brede containerschepen. Zij kunnen te maken krijgen met extreme slingerbewegingen, bodemcontact, golven die tegen het schip slaan en zeewater dat met hoge snelheid langs de zijkant van het schip omhoog tegen containers spuit. Deze fenomenen, al dan niet in combinatie met elkaar, veroorzaken extreme krachten op het schip, de containers en de sjorsystemen waardoor containers los kunnen raken en overboord kunnen slaan.

Met de aanbevelingen richt de Raad zich onder andere op het maken van internationale afspraken om het gebruik van de zuidelijke vaarroute te beperken. Ook richt de Raad zich op de containerscheepvaart, onder andere door aan te bevelen dat er internationale afspraken moeten worden gemaakt over de technische standaard van sjormateriaal. Dit moet bestand zijn tegen de omstandigheden zoals die zich voordeden bij de MSC ZOE.

In het internationale rapport over de toedracht van het voorval worden aanbevelingen gedaan aan de Panamese, Duitse en Nederlandse overheden om in IMO-verband de technische eisen die gesteld worden aan containerschepen, te herzien. Ook worden aanbevelingen gedaan aan de Duitse en Nederlandse overheden om samen met Denemarken de noodzaak van aanvullende maatregelen op deze vaarroutes dan wel aanpassingen aan de routes te onderzoeken en op basis daarvan een voorstel in te dienen bij de IMO. Daarnaast krijgt de reder van de MSC ZOE de opdracht om bemanning die in dit gebied vaart nadrukkelijk te attenderen op de routespecifieke risico's, en om hun schepen zo uit te rusten dan wel te beladen dat containerverlies wordt tegengegaan. Tenslotte wordt de internationale maritieme sector opgeroepen om de veiligheidslessen uit het onderzoek actief te communiceren en het voortouw te nemen in het opstellen van veiligheidseisen en in het innoveren in zowel scheepsontwerp als containertransport zodat het risico op containerverlies ook in de omstandigheden zoals nabij het Waddengebied wordt geminimaliseerd.

### **Spookrijongeval A73 - Leren van ongevallen (september 2020)**

In de nacht van 19 november 2017 vond een dodelijk ongeval met een spookrijder plaats nabij de Roertunnel. De Onderzoeksraad onderzocht dit ongeval mede op verzoek van de minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), omdat er in 2010 een soortgelijk ongeval op dezelfde weg had plaatsgevonden en de uitgevoerde onderzoeken nog vragen opriepen.

De Onderzoeksraad onderzocht het ongeval op basis van informatie die nog beschikbaar was, waardoor onder andere de onoverzichtelijke verkeerssituatie op de plek waar de bestuurder begon met spookrijden aan het licht kwam. Dit was bij het eerdere onderzoek door andere partijen buiten het zicht van het ongevalsonderzoek gebleven.

Rijkswaterstaat heeft praktijken ontwikkeld om van ongevallen te leren. De Raad constateert dat het ongevalsonderzoek bij Rijkswaterstaat in verschillende opzichten kan worden verbeterd zodat de leerpunten uit de onderzoeken een grotere bijdrage aan de verkeersveiligheid opleveren. Daarvoor is het nodig om verder te kijken dan de vraag of normen en richtlijnen waren nageleefd. Meer samenwerking met andere organisaties en een brede blik naar mogelijke oorzaken geven meer inzicht hoe toekomstige ongevallen kunnen worden voorkomen.

Het is in eerste instantie aan Rijkswaterstaat om ervoor te zorgen dat belemmeringen voor het optimaal leren van ongevallen worden weggenomen. Dat kan door het leren bij Rijkswaterstaat in te bedden in een professionele lerende cultuur, waarbij voortdurend reflectie plaatsvindt. Om van ongevallen te kunnen leren, is een veilige omgeving nodig waarin medewerkers (werknemers, leveranciers) zich durven uitspreken.

Om dit te bewerkstelligen doet de Raad een aantal aanbevelingen. De Raad beveelt de minister van IenW aan om binnen het ministerie en bij Rijkswaterstaat het inzicht in de spookrijproblematiek te bevorderen en de opgedane kennis om preventieve maatregelen te nemen te benutten. Ook geeft de Raad de aanbeveling aan de ministers van IenW en Justitie en Veiligheid om ervoor te zorgen dat de politie alle relevante informatie over verkeersongevallen kan verzamelen (bijvoorbeeld of er sprake was van middelengebruik), ook als geen strafrechtelijk onderzoek plaatsvindt. Rijkswaterstaat en het Openbaar Ministerie krijgen de aanbeveling om te zorgen voor beter onderling begrip van elkaars rol en werkwijze bij verkeersongevallen.

### **Verborgene gebreken? - Lessen uit de instorting van het dak van het AZ-stadion (november 2020)**

Op 10 augustus 2019 stortte een deel van het tribunedak van het AZ-stadion in. Het betaaldvoetbalstadion was op dat moment dertien jaar in gebruik. Uit het onderzoek blijkt dat de instorting bij het AZ-stadion niet op zichzelf staat: een inventarisatie van de Raad bracht ruim zestig gebouwen met ernstige constructieve gebreken aan het licht over de afgelopen 20 jaar. De Raad concludeert dat de aandacht voor constructieve veiligheid in de gebruiksfase van gebouwen in Nederland onvoldoende geborgd is.

Gebouweigenaren zijn verantwoordelijk voor de constructieve veiligheid van hun gebouw, maar hoe ze die moeten bewaken is niet uitgewerkt in de wet. Dit terwijl bezoekers van een publiek gebouw moeten kunnen rekenen op de veiligheid van het gebouw. Dat vergt van gebouweigenaren dat zij alert zijn op de constructieve veiligheid. De Raad doet daarom onder andere de aanbeveling aan de minister van Binnenlandse Zaken om eigenaren van publiek toegankelijke gebouwen wettelijk te verplichten om periodiek onderzoek te laten doen naar de constructieve veiligheid van hun gebouw.

## 2.2 Totaaloverzicht onderzoeken

In 2020 rondde de Raad 123 onderzoeken af. Naast de vijf eerdergenoemde grotere onderzoeken en één verkennend onderzoek, zijn dat de wettelijk verplichte onderzoeken in de sectoren luchtvaart, zeescheepvaart en industrie. Daarmee levert de Onderzoeksraad een bijdrage aan het verbeteren van de veiligheid in die sectoren. Deze 117 wettelijk verplichte onderzoeken worden afhankelijk van de te behalen veiligheidswinst als aparte rapportage uitgebracht, of vermeld in een periodieke rapportage. Het verkennende onderzoek was naar aanleiding van een ongeval met een maritieme helikopter.

- \* 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.
- \*\*\* onderzoeken die na de verkenning zijn afgerond met een rapport.

### Industrie

1	Ammoniakemissie OCI Nitrogen, Chemelot Geleen, 31 mei 2018
---	--

### Luchtvaart

2	Foutieve berekening van startprestatie, Boeing 777, 21 april 2017
3	Runway Excursion, Maastricht Aachen Airport, 11 november 2017
4	Verminderde separatie na doorstart, 29 maart 2018
5	Verlies van controle met dodelijke afloop, Pipistrel Alpha Electro, nabij vliegveld Stadskanaal, 13 oktober 2018
6	Naast de baan geraakt tijdens landing met zijwind, Reims Aviation F172N, 7 april 2018
7	Ongecontroleerde landing bij harde wind, Schroeder Fire Balloons G34/24, 31 augustus 2019
8	*Voorzorgslanding na onwel worden van cabinepersoneel en passagiers, Boeing 767-300ER, N644UA, Amsterdam Airport Schiphol, 19 januari 2018
9	*Startklaring op bezette baan, Embraer ERJ 190-100 STD, PH-EXV, Boeing 737-800, PH-BXI, Amsterdam Airport Schiphol, 27 juli 2018
10	*Verlies van propeller tijdens vlucht, Tipsy Nipper, OO-PVA, Weesp, 18 oktober 2018

11	*In boom beland na vermogensverlies, TL Ultralight TL-3000 Sirius, PH-4Q2, vliegveld Hilversum, 8 april 2019
12	*Airprox, SOCATA TB-10 Tobago, PH-MLR en Sequoia Aircraft Corporation F.8L Falco, PH-IAO, International Airport Teuge, 15 februari 2019
13	*Canopy open tijdens lierstart, Calif A-21S, D-6237, zweefvliegveld Biddinghuizen, 29 mei 2019
14	*Activering parachute reddingssysteem, TL-Ultralight Stream, OK-WUA 42, vliegveld Middenmeer, 18 juni 2019
15	*Wiel ingeklapt tijdens landing, Discus CS, PH-1317, zweefvliegveld Venlo, 9 juni 2019
16	*Airprox, Glaser Dirks LS8, PH-1454, Piper PA-28-181, OY-SPL, ten zuiden van Zwartsluis, 2 juni 2019
17	*Ingeklapt landingsgestel tijdens de landing, Vickers-Supermarine Spitfire PR.XI, G-PRXI, vliegveld Midden Zeeland, 22 augustus 2019
18	*Over de kop geslagen tijdens landing, TL Ultralight s.r.o. TL-3000 Sirius, PH-4S1, vliegveld Middenmeer, 30 december 2019
19	*Runway excursion, Van's Aircraft, Inc. RV-8, PH-LRV, Kempen Airport, 12 juni 2020
20	*Buitenlanding met schade, Alexander Schleicher ASW 27-18 E, PH-1399, Elst, 26 juni 2020
21	*Grondzwaai tijdens lierstart, Schempp- Hirth Ventus 2cxT, D-KLXH, Twente Airport, 23 mei 2020
22	*Afgebroken neuswiel, Blackshape Prime BS100, PH-4N3, Lelystad Airport, 5 maart 2020
23	*Ingeklapt neuswiel, Mooney M20K, N11999, Ameland Airport, 3 mei 2020
24	*Noodlanding na vermogensverlies, Reims Aviation S.A. F150M, PH-TGA, Vreeland, 10 april 2020

## Scheepvaart

25	Val van hoogte - Dodelijk ongeval aan boord Fortunagracht, 16 februari 2018
26	Brekende tros met fatale afloop - Lessen uit het ongeval aan boord van de RN Privodino
27	Olielekkage haven Rotterdam, maart 2020

28	Aanvaring op de Westerschelde, rivierscruiseschip Viking Idun en chemicaliëntanker Chemical Marketer, 1 april 2019
29	Veilig containertransport ten noorden van de Waddeneilanden. Lessen na het containerverlies van de MSC ZOE, juni 2020
30	*Aanvaring tijdens achteruitvaren, Georgetown (Guyana), 9 mei 2019
31	*Voet gebroken door boei, Hoek van Holland, 16 mei 2019
32	*Beknelling bij bedienen kraan, Stellendam, 17 mei 2019
33	*Arm gebroken tijdens aanmeren, Vlissingen, 4 juni 2019
34	*Aanvaring visserschip met binnenvaartschip, Amsterdam-Rijnkanaal, 5 juni 2019
35	*Aanvaring in de sluis, Antwerpen (België), 5 juni 2019
36	*Voet bekneld onder een pallet, Esbjerg (Denemarken), 9 juni 2019
37	*Ernstig handletsel, Dover Strait (Noordzee), 10 juni 2019
38	*Vinger tussen een deur, Oceaan, 15 juni 2019
39	*Val van loopbrug, Noordzee, 1 juli 2019
40	*Hoofdmotor onklaar, Atlantische Oceaan, 1 juli 2019
41	*Gebroken vinger, Kopenhagen (Denemarken), 6 juli 2019
42	*Verbrijzelde duim na beknelling, Shetland-Eilanden (Verenigd Koninkrijk), 14 juli 2019
43	43. *Onwel wording in ruim, Rotterdam, 15 juli 2019
44	*Anker veroorzaakt gat in scheepsromp, Noordzee, London Array Windfarm (Verenigd Koninkrijk), 17 juli 2019
45	*Schade aan hoofdmotor visserschip, Denemarken, 19 juli 2019
46	*Val van hoogte, Gotenburg (Zweden), 26 juli 2019
47	*Gebroken hand, Stille Oceaan, 9 augustus 2019
48	*Aanvaring met slustrap, Antwerpen (België), 14 augustus 2019
49	*Stuurloos door motorproblemen, Atlantische Oceaan, 16 augustus 2019
50	*Stuurloos na aandrijvingsproblemen, Kanaal van Bristol (Verenigd Koninkrijk), 19 augustus 2019
51	*Val van hoogte met zwaar letsel, Rotterdam, 22 augustus 2019
52	*Gronding tijdens slepen, Terneuzen, 28 augustus 2019
53	*Black-out na generatorproblemen, Noordzee, 11 september 2019
54	*Technische storing na onderhoud, Noordzee, 12 september 2019



55	**Overleden tijdens vissen, Schiermonnikoog (Noordzee), 1 oktober 2019
56	*Gebroken smeeroleleiding, Noordzee, 5 oktober 2019
57	*Uitgegleden en knie gebroken, Golf van Californië (Verenigde Staten), 8 oktober 2019
58	*Gevallen aan dek, Rotterdam, 18 oktober 2019
59	*Motorstoring hoofdmotor, Las Palmas (Spanje), 18 oktober 2019
60	*Val over kabelbescherming, Rotterdam, 20 oktober 2019
61	**Fataal ongeval in ruim tijdens laden, Rio de Janeiro (Brazilië), 22 oktober 2019
62	*Gronding vistrawler na net in schroef, Ouddorp, 29 oktober 2019
63	*Brand in machinekamer, Atlantische Oceaan, 7 november 2019
64	*Hoofd gestoten, Reijka (Kroatië), 8 november 2019
65	*Val tijdens werkzaamheden aan tender, Oranjestad (Aruba), 8 november 2019
66	*Gronding door windvlaag, Skutskar (Zweden), 9 november 2019
67	*Gronding na uitvallen hoofdmotor, IJmuiden, 15 november 2019
68	*Motorstoring hoofdmotor, Kalmarsund (Zweden), 18 november 2019
69	*Gronding visserschip met lekkage, Noordzee, 20 november 2019
70	*Gebroken hand, Atlantische Oceaan, 26 november 2019
71	*Gewond aan vinger, Falkenberg (Zweden), 26 november 2019
72	*Voetletsel, Livorno (Italië), 27 november 2019
73	*Beknelling door tankcontainer, Immingham (Verenigd Koninkrijk), 2 december 2019
74	*Motorstoring en bijna stranding, Westerschelde, 12 december 2019
75	*Motorstoring na brandmelding, Adriatische Zee (Italië), 15 december 2019
76	*Stuurloos na motorstoring, IJmuiden, 15 december 2019
77	*Black-out na motorstoring, Brevik (Noorwegen), 15 december 2019
78	*Val van ladder, Sas van Gent, 21 december 2019
79	*Vinger gebroken door dichtslaan deur, Noordzee, 21 december 2019
80	*Gronding bij vertrek uit haven, Nykobing (Denemarken), 21 december 2019
81	*Gat in ruimwand door grijper, Port Alfred (Canada), 22 december 2019

82	*Anker beschadigd door aanvaring met boei, Brunsbuttel (Duitsland), 24 december 2019
83	*Motorstoring door defecte krukas, Golf van Biskaje (Spanje), 29 december 2019
84	*Aanvaring met meerstoel, Terneuzen, 5 januari 2020
85	*Uitgegleden op gedweilde vloer, Bahama's, 5 januari 2020
86	*In gezicht geraakt door luchtslang, Atlantische Oceaan, 8 januari 2020
87	*Aanvaring met platform, Ravenna (Italië), 15 januari 2020
88	*Meerdere aanvaringen na technische storing, Rotterdam, 17 januari 2020
89	*Gewond door uitglijden, Dominicaanse Republiek, 20 januari 2020
90	*Gewond geraakt op voorschip, Klaipeda (Litouwen), 21 januari 2020
91	*Twee gewonden na aan dek vallen vistuig, Noordzee, 23 januari 2020
92	*Gewond na ontwijken vallende container, Rotterdam, 24 januari 2020
93	*Vastgelopen op strekdam, Rotterdam, 27 januari 2020
94	*Ernstig voetletsel bij binnenhalen visnet, Noordzee, 31 januari 2020
95	*Hoofdwond bij werkzaamheden met luikenwagen, Skage Ankergebied (Denemarken), 1 februari 2020
96	*Sleephulp na motorstoring, Noordzee, 2 februari 2020
97	*Oogletsel tijdens reinigen afvoerpijp, IJmuiden, 3 februari 2020
98	*Storing hoofdmotor, Patras (Griekenland), 5 februari 2020
99	*Verloren containers, Noordzee, 11 februari 2020
100	*Gewonden na breken trossen, Antwerpen (België), 14 februari 2020
101	*Aanvaring in sluis na technische storing, Lelystad, 14 februari 2020
102	*Gewond in gezicht door slijptol, Coruna (Spanje), 19 februari 2020
103	*Vinger bekneld, Le Havre (Frankrijk), 19 februari 2020
104	*Defecte brandstofpomp, Brest (Frankrijk), 22 februari 2020
105	*Defecte spoellucht blower, Noordzee, 24 februari 2020
106	*Gewond aan ringvinger, Zee van Marmara (Turkije), 24 februari 2020
107	*Gewond aan onderbeen, Rotterdam, 4 maart 2020
108	*Gewond tijdens het vissen, Atlantische Oceaan, 5 maart 2020
109	*Gewond aan hand tijdens opruimwerkzaamheden, Doha (Qatar), 10 maart 2020

110	*Lekkage ten gevolge van cavitatie, Noordzee, 17 maart 2020
111	*Gronding na vertrek uit haven, Rotterdam, 21 maart 2020
112	*Verlies van vingertop door beknelling, Vitoria (Brazilië), 24 maart 2020
113	*Morsing stookolie, Rotterdam, 28 maart 2020
114	*Vastgelopen op zandbank, Schiermonnikoog, 29 maart 2020
115	*Medische evacuatie, Gotland (Zweden), 15 april 2020
116	*Bemanningslid tussen wal en schip, Aveiro (Portugal), 16 april 2020
117	*Zwaar oogletsel, Rotterdam, 18 april 2020
118	*Roerproblemen mosselkotter, Waddenzee, 20 april 2020
119	**Maasdam (Cook Islands), Passagier tussen tender en platform

## Defensie

120	***Ongeval NH90-helikopter, Aruba, 19 juli 2020 (zie kader onderaan deze paragraaf)
-----	---

## Wegverkeer

121. Spookrijongeval A73 - Leren van ongevallen, september 2020

## Bouw

122. Verborgene gebreken? - Lessen uit de instorting van het dak van het AZ-stadion, november 2020

## Digitale veiligheid (gezondheidszorg)

123. Patiëntveiligheid bij ICT-uitval ziekenhuizen, februari 2020

## **Verkennend onderzoek NH90-helikopter**

Op 19 juli 2020 stortte een NH90-helikopter van Defensie tijdens een oefening bij Aruba in zee. Twee van de vier bemanningsleden kwamen daarbij om het leven. Voor de Raad was dit aanleiding om een verkennend onderzoek te doen. Dit onderzoek werd uitgevoerd door de Onderzoeksraad, in samenwerking met de Inspectie Veiligheid Defensie (IVD). In december 2020 publiceerde de Onderzoeksraad een rapport met de bevindingen van het verkennend onderzoek, waarmee de Raad zijn onderzoek afsloot. Het rapport geeft inzicht in de directe oorzaak van het ongeval, maar roept ook nieuwe vragen op over achterliggende factoren. De IVD kreeg de aanbeveling om deze vragen mee te nemen in haar verdiepende onderzoek.

Bekijk op de onderzoekspagina de bevindingen van het verkennend onderzoek van de Raad.

# 3 Lopende onderzoeken

3.1 Belang van verplichte onderzoeken 22

---

3.2 Onderzoek naar aanleiding van verzoeken 23

---

3.3 Niet-uitgevoerde onderzoeken 24

---

3.4 Lopende onderzoeken 25

---

3.5 Lopende verplichte onderzoeken 27

---

## 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 2021 liepen.**

### 3.1 Belang van verplichte onderzoeken

De Onderzoeksraad onderzoekt concrete voorvallen, bredere veiligheidsvraagstukken en onveilige situaties die geleidelijk en soms sluipenderwijs ontstaan. Voor dergelijke voorvallen is de Raad op nagenoeg alle terreinen bevoegd. Geregeld is de Raad ook wettelijk tot onderzoek verplicht. Deze onderzoeksverplichting is gebaseerd op internationale regelgeving en geldt voor bepaalde voorvallen in de luchtvaart, scheepvaart, op het spoor en in de chemische industrie.

Tussen deze verplichte onderzoeken zitten voorvallen waarvan de Raad concludeert dat er veel veiligheidswinst te behalen valt. Dit is onder andere terug te zien in het toenemend aantal verplichte onderzoeken waarbij aanbevelingen aan relevante partijen worden opgenomen in het eindrapport. Zo publiceerde de Raad op 24 september 2020 het rapport Verminderde separatie na doorstart naar aanleiding van een incident in het luchtruim bij Schiphol. Daarbij kwamen twee Boeing 737 toestellen ongewenst dichtbij elkaar nadat één van de toestellen een doorstart maakte. Het onderzoek leidde tot veel aandacht in de landelijke media. Dat kwam mede doordat de conclusies van het rapport aansloten bij eerdere publicaties en aanbevelingen van de Raad over Schiphol.

In 2020 waren er meer verplichte onderzoeken waarbij de Raad aanbevelingen deed. Het doel hiervan is om de benodigde verandering teweeg te brengen binnen een sector. In het rapport Brekende tros met fatale afloop – Lessen uit het ongeval aan boord van de RN Privodino wordt door middel van de aanbevelingen enerzijds getracht het aantal trosbreuken drastisch te verminderen door het aanpassen van procedures. Anderzijds wordt de maritieme sector als geheel aangesproken om een omslag van denken uit te dragen in (inter)nationale netwerken.

## 3.2 Onderzoek naar aanleiding van verzoeken

**Regelmatig krijgt de Onderzoeksraad verzoeken tot het starten van een onderzoek naar een specifiek voorval of een specifiek veiligheidsvraagstuk. In 2020 zijn er, mede naar aanleiding van een dergelijk verzoek, vier onderzoeken gestart en/of afgerond.**

Los van wettelijk verplichte onderzoeken, kan de Raad zelf beslissen of hij een onderzoek start. De Raad is daarbij onafhankelijk in zijn oordeelsvorming. Voor het besluit om wel of geen onderzoek te doen, hanteert de Raad een afwegingskader waarin alle relevante aspecten zijn uitgewerkt en gewogen.

De aanleiding om een onderzoek te overwegen kan (mede) voortkomen uit een vraag vanuit de samenleving. Bijvoorbeeld via een verzoek van de Tweede Kamer, een minister of een burgemeester, maar ook naar aanleiding van brieven die de Onderzoeksraad ontvangt van burgers.

In 2020 zijn de volgende onderzoeken gestart en/of afgerond die (mede) op verzoek zijn geïnitieerd:

- In december 2018 startte het onderzoek Spookrijongeval A73. Leren van ongevallen. Dit gebeurde mede op verzoek van de minister van Infrastructuur en Waterstaat, omdat er in 2010 een soortgelijk ongeval op dezelfde weg had plaatsgevonden en de uitgevoerde onderzoeken nog vragen opriepen. Het onderzoek is in september 2020 afgerond.
- In april 2020 is het beknopte vervolgonderzoek Vliegen boven conflictgebieden gestart, mede naar aanleiding van een verzoek van de minister van Infrastructuur en Waterstaat. De Raad wil met dit onderzoek inzicht krijgen in hetgeen de luchtvaartsector en staten in de praktijk doen om de risico's te beheersen.
- In mei 2020 stelde de Raad een onderzoek in naar de Aanpak van de Coronacrisis door de Nederlandse overheid en andere betrokken partijen. Dit gebeurt mede op verzoek van het kabinet.
- In september 2020 heeft de Raad op verzoek van de minister van Infrastructuur en Waterstaat een beperkt onderzoek gestart naar het Vliegtuigongeval in Faro in 1992. Het onderzoek richt zich op de technische vragen over het landingsgestel.

### 3.3 Niet-uitgevoerde onderzoeken

**Het kan voorkomen dat de Onderzoeksraad een verzoek krijgt om onderzoek te doen en vervolgens besluit om dat onderzoek niet uit te voeren. Net als bij onderzoeken die wél worden uitgevoerd, onderbouwt de Raad zijn besluit altijd met een zorgvuldig samengesteld afwegingskader. Zo heeft Raad in 2020 besloten om geen onderzoek te doen naar de luchtaanval in Hawija (Irak). Verder kan het voorkomen dat de Onderzoeksraad geen onderzoek uitvoert naar een voorval, maar daar wel op andere wijze aandacht besteedt. Zo heeft de Raad naar aanleiding van de grote de 112-storing in 2019 een eigen analyse gemaakt van de onderzoeksresultaten van drie inspectieonderzoeken naar het voorval.**

#### Luchtaanval Hawija (Irak)

In juni 2015 vond er een luchtaanval door Nederlandse F-16 vliegtuigen plaats op de Iraakse stad Hawija. Daarbij vielen ruim 70 burgerslachtoffers. De minister van Defensie had de Onderzoeksraad om een onderzoek gevraagd naar aanleiding van de aangenomen Tweede Kamermotie Belhaj (14 mei 2020). Daarin werd de regering gevraagd om de Onderzoeksraad voor Veiligheid te verzoeken op korte termijn onderzoek in te stellen naar de luchtaanval. Na overleg met de minister en daaropvolgend ambtelijk overleg, heeft de Raad besloten om dit onderzoek niet ter hand te nemen. De belangrijkste overweging daarbij was dat de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid voor de Raad geen basis biedt om een onafhankelijk onderzoek naar de luchtaanval te doen.

Bekijk het persbericht en de brief aan de minister van Defensie met het besluit van de Raad.

#### Aandachtspunten op onderzoeken 112-storing

Op 24 juni 2019 was er een grote storing bij KPN, waardoor het alarmnummer 112 ruim drie uur nagenoeg onbereikbaar was. Na de storing deden drie inspectiediensten afzonderlijk onderzoek naar de (technische) oorzaken van de storing, de bereikbaarheid van de hulpdiensten en de knelpunten bij de hulpverlenende instanties. De Onderzoeksraad heeft na de KPN-storing besloten geen eigen onderzoek te starten, in afwachting van de uitkomsten van de onderzoeken door de verschillende inspecties. Op 25 juni 2020 zijn de drie inspectierapporten aangeboden aan de Tweede Kamer, waarna de Onderzoeksraad deze rapporten heeft geanalyseerd. Als reactie op de uitkomsten heeft de Raad in een brief aan de minister van Justitie en Veiligheid zijn visie en enkele aandachtspunten gegeven over zaken die ondanks de onderzoeken geen aandacht krijgen.



Er wordt in de onderzoeken niet stilgestaan bij de afhankelijkheid van één provider voor het 112-alarmingsysteem en de onwenselijke kwetsbaarheid die dat oplevert. Ook een kritische analyse van de 112-keten als geheel ontbreekt, terwijl de storing in juni 2019 - net als eerdere storingen in 2015 en 2017 - laat zien dat een storing in een onderdeel van de keten effect heeft op het geheel. De Onderzoeksraad zet daarom vraagtekens bij het lerend vermogen van de betrokken organisaties.

De Raad hoopt met het aanreiken van de aanvullende aandachtspunten bij te dragen aan de effectiviteit van de door de minister te nemen maatregelen.

### **3.4 Lopende onderzoeken**

In 2020 zijn vier nieuwe grotere onderzoeken gestart, die in dit hoofdstuk kort worden toegelicht. Ook liepen er diverse onderzoeken die op het moment van verschijnen van dit jaarverslag reeds zijn gepubliceerd of in 2021 worden afgerond.

#### **Stalbranden**

Tussen 2012 en 2020 vonden er jaarlijks gemiddeld 17 stalbranden plaats waarbij dierlijke slachtoffers vielen. Daarbij overleden gemiddeld 143.000 dieren per jaar. Omdat de aantallen stalbranden en gestorven dieren niet leken af te nemen, startte de Onderzoeksraad in oktober 2019 een onderzoek. Het rapport is gepubliceerd op 24 maart 2021.

#### **Brand flat Gelderseplein Arnhem**

Op 1 januari 2020 vond een brand plaats in een galerijflat aan het Gelderseplein in Arnhem. Bij de brand kwamen twee mensen om het leven en raakten twee mensen gewond. De Raad begon daarop een onderzoek naar onder meer het ontwerp en gebruik van de gezamenlijke hal en vluchtwegen in flatgebouwen, het gebruik van liften bij brand en de inzet van de brandweer. In de loop van het onderzoek is met name aandacht besteed aan woongebouwen met een enkelvoudige vluchtweg naar buiten en aan de brandbaarheid van met kunststof schuim gevulde meubels en matrassen.

#### **Vervolgonderzoek Vliegen boven conflictgebieden**

De Onderzoeksraad startte in april 2020 een vervolgonderzoek naar vliegen boven conflictgebieden. Een belangrijke aanleiding hiervoor was het neerschieten van een Oekraïens verkeersvliegtuig boven Iran op 8 januari 2020. Het onderzoek startte mede op verzoek van de minister van Infrastructuur en Waterstaat. De minister heeft de Raad gevraagd om nader te reflecteren op de uitvoering van de aanbevelingen uit het MH-17 onderzoek en op mogelijke verder gewenste aanpassingen van het mondiale, Europese en nationale systeem voor het beter beheersen van de risico's die gepaard gaan met het

vliegen over conflictgebieden. De Raad wil met zijn vervolgonderzoek inzicht krijgen in wat de luchtvaartsector en (inter)nationale overheden in de praktijk doen om risico's van vliegen over conflictgebieden te beheersen. Op basis daarvan zal de Raad zo nodig aanbevelingen doen die de veiligheid kunnen vergroten.

### **Aanpak Coronacrisis**

In mei 2020 startte de Onderzoeksraad een onderzoek naar de aanpak van de Coronacrisis door de Nederlandse overheid en andere betrokken partijen. Dit gebeurt mede op verzoek van het kabinet. In het onderzoek kijkt de Raad onder meer naar de voorbereiding op een pandemie, de crisisbeheersing en de getroffen maatregelen en de uitfasering van deze maatregelen. Daarnaast kijkt de Onderzoeksraad naar de effecten van de coronacrisis op de veiligheid van kwetsbare mensen in de samenleving, onder meer aan de hand van de situatie in verpleeghuizen. Medische handelingen en economische steunmaatregelen vallen buiten de focus van het onderzoek. Het doel van het onderzoek is om lessen te trekken voor eventuele toekomstige pandemieën.

### **Beveiligingslek Citrix**

De Onderzoeksraad voor Veiligheid doet onderzoek naar aanleiding van beveiligingslekken als gevolg van een kwetsbaarheid in de software van het Amerikaanse bedrijf Citrix. Deze kwetsbaarheid werd in december 2019 bekend. In het onderzoek kijkt de Raad enerzijds naar hoe kan worden voorkomen dat kwetsbaarheden in software leiden tot beveiligingslekken in systemen van organisaties, en anderzijds op de aanpak in de periode na de ontdekking van het genoemde Citrix-lek. De Raad betreft ook andere voorvallen en stelt de vraag: welke lessen zijn te trekken uit de wijze waarop betrokken partijen het in december 2019 aan het licht gekomen risico van de kwetsbaarheden in software van Citrix hebben beheerst? Het doel van het onderzoek is het vergroten van de digitale veiligheid in Nederland.

### 3.5 Lopende verplichte onderzoeken

Op 31 december 2020 liepen er 117 verplichte onderzoeken. Deze worden grotendeels in 2021 afgerond.

Specificatie verplichte onderzoeken	Lopend op 1 januari 2020	Gestart in 2020	Afgerond in 2020	Lopend op 31 december 2020
Industrie onderzoeken	4	1	1	4
Luchtvaart onderzoeken	18	6	6	18
Luchtvaart incidenten niet uitgebreid onderzocht	15	25	17	23
Scheepvaart onderzoeken	12	3	4	11
Scheepvaart incidenten niet uitgebreid onderzocht	54	96	89	61
<b>Totaal aantal verplichte onderzoeken</b>	<b>103</b>	<b>131</b>	<b>117</b>	<b>117</b>

# 4 Opvolging aanbevelingen

## 4 OPVOLGING AANBEVELINGEN

---

**In een aantal 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. In 2020 gebeurde dat naar aanleiding van vier eerder gepubliceerde rapporten.**

De Raad constateert dat het merendeel van zijn aanbevelingen (deels) wordt opgevolgd, maar er zijn ook aanbevelingen die niet of nauwelijks opvolging hebben gekregen. Daar wordt in dit jaarverslag nogmaals aandacht voor gevraagd. Hieronder volgt een korte beschrijving van de wisselende mate van opvolging van de aanbevelingen uit de vier eerder gepubliceerde rapporten. Tot slot is er aandacht voor de opvolging van aanbevelingen uit eerdere onderzoeken van de Raad.

### **Verlies van controle met dodelijke afloop, Pipistrel Alpha Electro, nabij vliegveld Stadskanaal**

Op 8 januari 2021 publiceerde de Onderzoeksraad een notitie over de opvolging van de aanbevelingen uit het rapport Verlies van controle met dodelijke afloop. Op 13 oktober 2018 vertrok van vliegveld Drachten een elektrisch aangedreven vliegtuig met bestemming vliegveld Stadskanaal. Het was een zogenoemde Pipistrel Alpha Electro met Italiaanse registratie. Het toestel verloor plotseling hoogte, stortte neer en vloog in brand. De piloot, de enige inzittende, kwam daarbij om het leven en het toestel raakte geheel vernield.

Innovaties kunnen er sluipenderwijs toe leiden dat nieuwe producten uiterlijk weliswaar nog herkenbaar zijn als het oorspronkelijke product, maar technisch onvergelijkbaar zijn met hun voorgangers. Dit was bijvoorbeeld het geval bij de onderzochte Pipistrel. De Onderzoeksraad heeft in eerdere onderzoeken en in het jaarverslag 2019 al aandacht gevraagd voor de implicaties van innovatie voor veiligheid. Vaak is er te weinig oog voor nieuwe risico's die door innovatie kunnen ontstaan, en voor de risico's die kunnen ontstaan in de interactie tussen innovatie en gebruik. Dat geldt zowel voor de ontwerpfase als de gebruiksfase van innovatieve producten, diensten of systemen.

Een voertuig kan door technologische vernieuwing zodanig veranderen dat het uiteindelijk een heel ander soort voertuig wordt. Als het gebruik van dat 'vernieuwde' voertuig leidt tot onveiligheid in de praktijk, moet de overheid kunnen ingrijpen. De veiligheid van zowel de inzittenden als van derden moet immers minstens even goed geborgd zijn als bij de voorgangers van het betreffende voertuig.

Dit vergt proactief overheidsoptreden, bijvoorbeeld door het opstellen van wettelijke voorschriften op en toezichhouden op naleving daarvan. Die proactieve houding heeft de Onderzoeksraad niet kunnen vaststellen in het onderzoek naar het voorval met de Pipistrel Alpha Electro. Zo bestaan er geen wettelijke voorschriften voor dit type luchtvaartuigen en ontbreekt toezicht.

De Onderzoeksraad deed daarom drie aanbevelingen aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat. Op basis van de reactie van de minister concludeert de Onderzoeksraad dat weliswaar kleine stappen worden gezet, maar dat de volledige opvolging van de aanbevelingen nog ver buiten bereik is.

### **Val van hoogte - Dodelijk ongeval aan boord Fortunagracht**

Op 22 december 2020 publiceerde de Onderzoeksraad een notitie over de opvolging van de aanbevelingen uit het rapport Val van hoogte. Op 16 februari 2018 viel een matroos vanaf een hoogte van twaalf meter in het ruim van het schip de Fortunagracht. Hij overleed later die dag in het ziekenhuis aan inwendig letsel dat hij door de val had opgelopen.

De matroos was gevallen doordat hij in het donker door een deur stapte waarachter zich geen tussendek bevond. Die ochtend was de configuratie van het dek aangepast, waardoor het tussendek achter de deur was verplaatst. Er waren geen barrières om te voorkomen dat iemand door de deur kon stappen. De matroos was op het moment van het ongeval alleen in een onverlichte ruimte en droeg geen portofoon bij zich.

De Onderzoeksraad heeft vier aanbevelingen gedaan aan Spliethoff Bevrachtingskantoor B.V. Deze gaan over het voorkomen dat een medewerker op bepaalde delen van een schip alleen werkt, het communiceren van lessen uit dit voorval en het monitoren of deze worden opgevolgd. Ook moeten er aanvullende veiligheidsbarrières komen die het risico op valgevaar beperken. Spliethoff heeft alle aanbevelingen geheel of grotendeels opgevolgd.

### **Faillissement ziekenhuizen**

Op 4 februari 2021 publiceerde de Onderzoeksraad een notitie over de opvolging van de aanbevelingen uit het rapport naar aanleiding van het faillissement van de MC Slotervaart en MC IJsselmeerziekenhuizen. De overdracht van zorg verliep na de faillissementen chaotisch en ongecontroleerd. Daardoor ontstonden er risico's voor de patiëntveiligheid.

De Raad deed aanbevelingen aan de minister voor Medische Zorg en Sport en de minister van Rechtsbescherming. Zij zouden de zorgplicht van zorgverzekeraars en het faillissementsrecht voor ziekenhuizen zodanig moeten aanpassen dat patiëntveiligheid bij een ziekenhuisfaillissement altijd voorop staat.

De betrokken ministers hebben met hun reactie de intentie uitgesproken om alle aanbevelingen van de Raad op te volgen. Daartoe hebben ze ook al diverse stappen gezet. In het faillissementsrecht wil de minister van Rechtsbescherming bijvoorbeeld een stille voorbereidingsfase staande praktijk laten worden in het geval van een dreigend ziekenhuisfaillissement. Het wetsvoorstel Wet continuïteit ondernemingen I (WCO I) waarin dit geregeld wordt, is door de Eerste Kamer nog aangehouden omdat er ook nog een ander – daarmee samenhangend – wetsvoorstel in voorbereiding is dat de positie van werknemers regelt in geval van zo'n doorstart, de 'Wet overgang van onderneming in faillissement'.

In afwachting daarvan heeft de Minister van Rechtsbescherming in het voorjaar van 2021 een wijziging van het wetsvoorstel WCO I ingediend. De WCO I betreft de invoering van de mogelijkheid voor de rechtbank om al vóór een mogelijk faillissement in stilte aan te wijzen wie zij zal aanstellen als curator. De wijziging van de minister beperkt het toepassingsbereik van de WCO I tot ondernemingen die activiteiten verrichten waarmee maatschappelijke belangen zijn gediend, zoals ziekenhuizen. Hierdoor kan volgens de minister een gecontroleerde afbouw van de activiteiten worden voorbereid.

De aanbevelingen uit het rapport van de Onderzoeksraad zijn nog niet geheel opgevolgd. Daardoor zijn nog niet alle waarborgen aanwezig voor een gecontroleerde afwikkeling van een ziekenhuisfaillissement. Als er nu een ziekenhuis onverhoopt failliet gaat, kunnen patiënten er nog steeds niet volledig zeker van zijn dat de continuïteit van hun zorg is gegarandeerd.

### **Opvolging aanbevelingen eerdere onderzoeken**

De opvolging van aanbevelingen kan soms enkele jaren in beslag nemen. Het is voor de betrokken partijen zaak om in die periode gefocust te blijven werken aan de gewenste verbeteringen, totdat de beoogde veiligheidswinst is behaald. Het risico van een lange doorlooptijd is dat de benodigde voortvarendheid en daadkracht gaandeweg verwateren of verdwijnen. De Raad vraagt daarom in dit jaarverslag aandacht voor de opvolging van aanbevelingen van drie onderzoeken die al enige tijd geleden zijn gepubliceerd: Aardbevingsrisico's in Groningen (2015), Veiligheid vliegverkeer luchthaven Schiphol (2017) en Chemie in samenwerking - Veiligheid op het industriecomplex Chemelot (2018).

## **Aardbevingsrisico's in Groningen**

Het doel van de aanbevelingen in het rapport Aardbevingsrisico's in Groningen was dat veiligheid voldoende moet worden meegewogen in de besluitvorming over de gaswinning uit het Groningenveld. Uit het opvolgingsonderzoek van de Raad van 2017 bleek dat veel van de aanbevelingen waren opgevolgd, maar op drie belangrijke onderdelen niet: een op maat gesneden schadeafhandeling door de overheid, duidelijkheid over de versterkingsoperatie en een proactieve en integrale aanpak van de problematiek. Ook constateerde de Raad dat de aanpak gefragmenteerd, bureaucratisch en procedureel was en niet bijdroeg aan het herstel van vertrouwen van de inwoners van Groningen in de bij de gaswinning betrokken partijen. Naar de indruk van de Raad zijn deze punten nog steeds actueel en behoeven ze een voortvarende aanpak door de betrokken ministers en mijnbouwondernemingen.

## **Veiligheid vliegverkeer Schiphol**

In het rapport Veiligheid vliegverkeer Schiphol concludeerde Raad dat de grenzen in zicht komen van de hoeveelheid vliegverkeer die op Schiphol veilig afgehandeld kan worden. De aanbevelingen waren gericht op reductie van veiligheidsrisico's, samenwerken aan de vliegveiligheid van Schiphol en invulling van de eindverantwoordelijkheid van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). In 2018 concludeerde de Raad op basis van reacties op de aanbevelingen, dat partijen er niet voldoende van doordrongen waren dat een fundamenteel andere wijze van functioneren en samenwerken nodig is om het doel van de aanbevelingen te behalen. Inmiddels lijkt dit besef er wel meer te zijn. Zo is er nu een Integral Safety Management System waarin Schiphol, Luchtverkeersleiding Nederland, luchtvaartmaatschappijen, grondafhandelaren en tankdiensten hun samenwerking op het gebied van veiligheid hebben geïntensiveerd en verstevigd. Ook geeft de minister van IenW nadrukkelijker invulling aan haar eindverantwoordelijkheid voor de veiligheid van het vliegverkeer op Schiphol. Verder brengt de Inspectie Leefomgeving en Transport nu jaarlijks de Staat van Schiphol uit, die vanuit verschillende perspectieven en de diverse taakvelden van de ILT inzicht geeft in de veiligheid en duurzaamheid op en rond Schiphol. Maar de opvolging van de aanbevelingen is nog niet voltooid. Er vinden nog steeds incidenten plaats op Schiphol die erop wijzen dat de veiligheid van het vliegverkeer doorlopend extra aandacht vergt. Ook blijft een fundamentele herbezinning op het operationele concept en het veiliger maken van Schiphol, nog steeds nodig.

## **Chemie in samenwerking - Veiligheid op het industriecomplex Chemelot**

De aanleiding voor het onderzoek Chemie in samenwerking - Veiligheid op het industriecomplex Chemelot was een aantal zware ongevallen in 2015 en 2016. De Raad deed in het rapport aan zowel de partijen op Chemelot als aan de Provincie Limburg aanbevelingen om te komen tot een ambitieuze visie op de veiligheid van Chemelot en zijn omgeving. Opvolging van de aanbevelingen moet er toe leiden dat de bedrijven hun verantwoordelijkheid voor een hoog veiligheidsniveau op Chemelot waarmaken die past bij de groeiambities. De overheidspartijen moeten de bedrijven daar scherp op houden.



Naar aanleiding van de reacties op de aanbevelingen concludeerde de Raad in 2019 dat de partijen aan de slag waren gegaan om de aanbevelingen op te volgen, maar dat ze het beoogde doel van de aanbevelingen nog niet hadden bereikt. De Raad verwachtte meer voortgang in het laten zien van concrete resultaten, zowel bij de Chemelot-partijen als bij de provincie. Dit betrof onder meer de noodzakelijke extra aandacht voor de gezamenlijke veiligheidsrisico's en de risico's van verouderde ontwerpen van chemische installaties (ageing). Inmiddels hebben de partijen meer stappen gezet in lijn met de aanbevelingen, maar het is zaak om daarin vasthoudend en resultaatgericht te blijven. De vele chemische fabrieken op het complex, de ligging nabij woonwijken, de aanwezigheid van de Chemelot Campus en de groeiambities van Chemelot, maken een voortdurende aandacht voor veiligheid noodzakelijk.

# 5 Rode draden uit onderzoek

## 5 RODE DRADEN UIT ONDERZOEK

---

**De Raad onderzoekt veel verschillende soorten voorvallen. Soms zijn er opvallende overeenkomsten te zien in de uitkomsten van onderzoeken. De Raad noemt dit 'rode draden'. Dat zijn bijvoorbeeld overkoepelende thema's of eenzelfde type aanbevelingen bij verschillende onderzoeken. Met deze rode draden kijkt de Onderzoeksraad naar zijn onderzoeken in een breder verband. In dit jaarverslag vraagt de Raad aandacht voor twee rode draden: schaalvergroting en globalisering.**

### **Schaalvergroting: (over) de grens van veiligheidsmarges**

Op 2 januari 2019 verloor het containerschip MSC ZOE 342 containers vlakbij de Waddeneilanden. Dit leidde tot grootschalige (plastic) vervuiling in een uniek en kwetsbaar natuurgebied. De Raad onderzocht dit voorval en concludeerde dat containerschepen van dergelijke omvang niet zijn berekend op risico's van de vaarroutes ten noorden van de Waddeneilanden. Het onderzoek toonde aan dat veiligheidssystemen niet zijn meegegroeid met de scheepsgrootte, wat leidde tot grote schade. Het voorval met de MSC ZOE illustreert dat schaalvergroting voor meer onveiligheid kan zorgen. Dit roept een belangrijke, meer algemene vraag op: in hoeverre gaat schaalvergroting over de grens van veiligheidsmarges?

Schaalvergroting is in de onderzoeken van het afgelopen jaar een terugkerend thema. Door schaalvergroting is er toenemende complexiteit. Dit kan onvoorziene risico's en onveiligheid veroorzaken. Zo kan het voorkomen dat pas bij een ernstig voorval duidelijk wordt dat de aandacht voor veiligheid niet is meegegroeid met de schaalvergroting. Naast de MSC ZOE zijn de onderzoeken naar patiëntveiligheid bij ICT-uitval in ziekenhuizen en naar de aanvaring tussen een riviercruiseschip en een chemicaliëntanker op de Westerschelde, duidelijke voorbeelden waar schaalvergroting de veiligheid beïnvloedt. Deze onderzoeken lieten zien dat ongemerkt de grenzen van veiligheidsmarges waren overschreden.

Ziekenhuizen zijn voor de diagnose en behandeling van patiënten steeds afhankelijker van ICT. Het onderzoek van de Raad liet zien dat de ziekenhuisbesturen pas na het uitvallen van de ICT beseften dat door 'digitale schaalvergroting' sluipenderwijs veiligheidsmarges werden overschreden. Wat begon als een administratief ondersteunend systeem, werd steeds meer een cruciaal onderdeel van de ziekenhuiszorg. Deze schaalvergroting in de ICT heeft grote gevolgen: één defect onderdeel of verkeerde netwerkinstelling kan de zorg in een ziekenhuis stilleggen en de patiëntveiligheid in gevaar brengen.

Het onderzoek naar de aanvaring tussen een riviercruiseschip met 171 passagiers en een chemicaliëntanker op de Westerschelde liet zien dat schaalvergroting in combinatie met het complexer worden van dit vaargebied, tot hogere veiligheidsrisico's leidt. In de afgelopen jaren is de populariteit van riviercruises sterk toegenomen. Om aan deze vraag tegemoet te komen wordt steeds meer personeel uit Oost-Europa en Azië aangetrokken. Daardoor kan het gebeuren dat dit personeel de voertalen in de West-Europese binnenvaart maar matig beheerst. De Westerschelde is één van de drukst bevaren wateren ter wereld. Binnenvaart, zeescheepvaart en pleziervaart treffen elkaar hier dag en nacht. Iedereen die in zo'n complex gebied vaart, moet voldoende kennis, vaardigheden en ervaring hebben om daar met zijn schip veilig te kunnen manoeuvreren.

Bij de aanvaring bleek een aantal veiligheidsbarrières te hebben gefaald. De Onderzoeksraad concludeerde dat de bemanningsleden wel bevoegd, maar niet bekwaam genoeg waren. Ze hadden onvoldoende kennis van de situatie op de Westerschelde. Ook beheersten zij het Engels niet goed, waardoor communicatie via de marifoon verkeerd werd verstaan of begrepen. Mede daardoor kon het gebeuren dat de twee schepen met elkaar in aanvaring kwamen. In zijn rapport stelde de Raad dat in de riviercruisesector extra aandacht voor veiligheid nodig is, gezien de groei die de sector heeft doorgemaakt en de steeds grotere aantallen passagiers die op deze schepen worden vervoerd.

---

**“In uiteenlopende sectoren kan het voorkomen dat ongemerkt en sluipenderwijs de grenzen van veiligheid worden bereikt of overschreden.”**

---

Ook in eerdere onderzoeken van de Raad kwam dit thema naar voren. Zo was een belangrijke conclusie van het onderzoek Veiligheid vliegverkeer luchthaven Schiphol dat de groei van het vliegverkeer de complexiteit van de luchthaven vergroot. Sinds 2014 is de groei van het vliegverkeer gepaard gegaan met een toename van het aantal incidenten. De Raad stelde dat de grenzen in zicht waren gekomen waarbinnen het vliegverkeer binnen het huidige operationele concept van Schiphol veilig kan worden afgehandeld.

Deze onderzoeken laten zien dat het in uiteenlopende sectoren kan voorkomen dat ongemerkt en sluipenderwijs de grenzen van veiligheid worden bereikt of overschreden. Betrokkenen hebben zich in die gevallen onvoldoende de vraag gesteld (en grondig beantwoord) in hoeverre hun schaalvergroting over de grens van veiligheidsmarges gaat. Ze komen er dan pas achter als het misgaat. Daarom is het belangrijk dat proactieve aandacht voor veiligheid voortdurend meegroeit met de toenemende complexiteit als gevolg van schaalvergroting.

## **Globalisering: (on)veiligheid kent geen grenzen**

Op 13 oktober 2018 stortte bij Stadskanaal een vliegtuigje neer waarbij de piloot omkwam. De Raad heeft dit voorval onderzocht en in 2020 gepubliceerd. Dit ogenschijnlijk lokale voorval had een internationale dimensie: het was wereldwijd het eerste ongeluk met een zogenaamde Pipistrel Alpha Electro. Dit elektrisch aangedreven vliegtuig was gebouwd in Slovenië, stond geregistreerd in Italië en stortte neer in Nederland. Het vliegtuigje voldeed niet aan Nederlandse en Italiaanse voorschriften, zo concludeerde de Raad. Vanwege de toenemende internationale populariteit van zulke microlight aeroplanes, deed de Raad de aanbeveling om voor die vliegtuigjes binnen Europa een minimum-veiligheidsniveau vast te stellen.

Door toenemende globalisering krijgt de aandacht voor veiligheid ook in andere sectoren steeds meer een internationale dimensie. Een duidelijk voorbeeld van deze trend is het onderzoek *Wie stuurt?* (2019). Bij automatisering in het wegverkeer heeft veiligheid een sterk internationaal karakter. Moderne auto's worden steeds meer computergestuurd. Ze zijn continu verbonden met internationale ICT-netwerken van fabrikanten. De auto-industrie die rijhulpsystemen ontwikkelt en dus ook verantwoordelijk is voor de veiligheid van die systemen, opereert in een wereldwijde markt. Verder wordt op Europees niveau beleid gemaakt voor het keuren en toelaten van nieuwe voertuigen.

De veiligheid op de Nederlandse wegen wordt nu dus voor een deel in het buitenland bepaald. De Onderzoeksraad deed daarom aanbevelingen aan internationale partijen. Autofabrikanten en koepelorganisaties van de auto-industrie kregen de aanbeveling om de innovatie in rijhulpsystemen de verkeersveiligheid aantoonbaar te verbeteren. De minister van Infrastructuur en Waterstaat kreeg de aanbeveling om op Europees niveau de veiligheidsbeoordeling en regelgeving voor auto's met rijhulpsystemen te bevorderen en verbeteren.

---

**“Door toenemende globalisering krijgt de aandacht voor veiligheid ook in andere sectoren steeds meer een internationale dimensie.”**

---

De Raad verwacht dat verregaande globalisering met toenemende internationale afhankelijkheden, de komende jaren een steeds belangrijker thema wordt in voorvalonderzoek. Zo heeft de Raad ook extra aandacht voor de sterke internationale dimensie van digitale veiligheid.

Veiligheidsverbeteringen zullen steeds meer op internationaal niveau tot stand moeten komen. De Onderzoeksraad draagt daaraan bij door zo nodig aanbevelingen te doen op dat niveau. Ook investeert de Raad in internationale contacten en samenwerking op het gebied van voorvalonderzoek en het trekken van lessen daaruit. Rapporten van de Raad vinden mede daardoor internationaal vaker hun weg naar Europese en multilaterale organisaties, zoals de European Automobile Manufacturers' Association, de International Maritime Organization en de International Civil Aviation Organization. Tegelijkertijd mag men van partijen die met de internationale dimensie van veiligheid te maken krijgen, verwachten dat ze tijdig acteren en niet wachten tot een ernstig voorval plaatsvindt.

# 6 Organisatie- ontwikkeling

6.1 Werken in coronatijd 39

---

6.2 Wijziging Rijkswet 40

---

6.3 Samen meer bereiken 40

---

6.4 Ontwikkelagenda 41

---

## 6 ORGANISATIEONTWIKKELING

### 6.1 Werken in coronatijd

**Zoals dat voor heel Nederland gold, had de Coronacrisis in 2020 ook zijn weerslag op het werk van de Onderzoeksraad. Van de ene op de andere dag werkte nagenoeg iedereen vanuit huis en moesten andere manieren worden gevonden om het werk te kunnen blijven doen. Toch heeft de Onderzoeksraad in 2020 met inspanning van alle medewerkers zijn werk naar omstandigheden zo goed als mogelijk voort kunnen zetten en een aantal belangrijke onderzoeken gepubliceerd.**

Dat laat onverlet dat Corona sommige werkprocessen ook heeft belemmerd. Veel interviews voor de onderzoeken moesten noodgedwongen via een beeldbelverbinding plaatsvinden. Opleidingen, interne afstemmingen en andere zaken konden niet altijd worden georganiseerd. Ook piketuitrukken konden niet altijd op gewenste wijze plaatsvinden.

Direct vanaf het begin van de Coronacrisis in maart 2020 heeft de Onderzoeksraad een eigen 'Covid-team' ingesteld dat op basis van de ontwikkelingen en overheidsmaatregelen telkens bekeek wat de consequenties ervan waren voor het werk van de Onderzoeksraad. Met inachtneming van de maatregelen waren veel activiteiten toch mogelijk, zij het in een aangepaste en niet altijd optimale vorm. De Raad heeft veel geïnvesteerd in ICT-voorzieningen om thuiswerken zo optimaal mogelijk te faciliteren. Een concreet voorbeeld hiervan is een veilige en gebruiksvriendelijke toepassing voor beeldbellen.

Naast bovengenoemde zaken was het minstens zo belangrijk om te zorgen voor continuïteit in de samenwerking en verbinding tussen medewerkers. Dit had dan ook de voortdurende aandacht van het managementteam. Verder zijn diverse initiatieven gestart om ruimte te geven aan de meer sociale aspecten en de samenhang binnen de organisatie.

Ook bij de instroom van nieuwe medewerkers liep alles anders dan vóór de Coronacrisis. Dit heeft er mede toe geleid dat in het najaar een professionaliseringsslag is gemaakt met het introductieprogramma voor nieuwe medewerkers. Daardoor kon binnen de beperkingen van de coronamaatregelen toch de juiste zorg en aandacht besteed worden aan een – naar omstandigheden – zo goed en soepel mogelijke start voor alle nieuwe medewerkers. Dat gebeurde via een uitgebreid inhoudelijk programma, gecombineerd met extra aandacht voor kennismaking en sociale elementen.

## 6.2 Wijziging Rijkswet

**Per 1 januari 2021 trad de wijziging van de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid in werking. De wijziging kende een lange voorbereiding, die doorliep tot het najaar van 2020.**

Belangrijke wijzigingen in de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid zijn:

- De Raad kan nu bestaan uit drie tot vijf permanente Raadsleden (artikel 6). In de vorige versie van de Rijkswet was het aantal raadsleden gesteld op vijf.
- Verduidelijkt is dat onder een medewerker van het bureau ook wordt verstaan een persoon die anders dan krachtens een aanstelling werkzaam is bij het bureau en werkzaam is voor onderzoeken (artikel 11). Hiermee is explicieter vastgesteld dat dergelijke personen niet kunnen worden opgeroepen als getuige of deskundige in een rechtszaak.
- De termijn voor het geven van een reactie op aanbevelingen van de Raad is nu voor alle aangeschreven partijen zes maanden (artikelen 73 en 74). Eerder golden verschillende termijnen voor bestuursorganen (6 maanden) en niet-bestuursorganen (12 maanden).
- De Onderzoeksraad stuurt voortaan jaarlijks zelf aan de Eerste en Tweede Kamer een overzicht van de aanbevelingen van de Raad, van de daaromtrent bepaalde standpunten en van de wijze waarop aan de aanbevelingen vervolg is gegeven (artikel 75). In de vorige versie van de Rijkswet was deze verantwoordelijkheid belegd bij de minister van Justitie en Veiligheid.

De overige aanpassingen van de Rijkswet zijn kleine verbeteringen (actualisering) of geven een nadere verduidelijking van bepalingen.

## 6.3 Samen meer bereiken

**Het verbeteren van de samenwerking is een belangrijk thema binnen de organisatie. Net als in eerdere jaren zijn in 2020 de nodige stappen gezet. Zo heeft de werkgroep 'Samen meer Bereiken' opnieuw diverse activiteiten ontplooid.**

In het najaar is er in dit kader een organisatiebreed traject gestart waarbij in verschillende groepsbijeenkomsten (zogenoemde 'triggersessies') verder is ingegaan op hoe wij onze samenwerking verder kunnen professionaliseren: zowel tussen medewerkers onderling, als tussen en met het Management Team en de Raad.



Een belangrijk thema hierin was het beter communiceren op betrekkningsniveau. Daarin is aandacht voor het functioneren van de onderlinge werkrelatie, los van de professionele inhoud. Dat betekent onder meer alert zijn hoe we verbaal en non-verbaal met elkaar communiceren, telkens goed naar elkaar luisteren en leren constructief feedback te geven. Dit traject is begin 2021 afgerond. Het krijgt een vervolg met het opleiden van een aantal medewerkers in de rol van 'aanjager', die gevraagd en ongevraagd het 'goede gesprek' stimuleren.

## 6.4 Ontwikkelagenda

**De Onderzoeksraad werkt met een Ontwikkelagenda om vorm te geven aan de gewenste doorontwikkeling en vernieuwing van de organisatie, zowel wat betreft maatschappelijke effectiviteit als wat betreft organisatie, kennis, kunde en samenwerking.**

In die Ontwikkelagenda komen verschillende initiatieven samen. Dat zijn onder meer de ontwikkelpunten die de Raad voor zichzelf ziet, mede naar aanleiding van de evaluatie van de Onderzoeksraad voor Veiligheid die is uitgevoerd door de commissie Schnabel en de activiteiten die zijn ingezet in het kader van de Uitvoeringsagenda (2017-2019) en een vervolg behoeven. Deze ontwikkelpunten zijn geclusterd in de volgende vier categorieën:

- Het fundament versterken  
Dit betreft onder meer: het nog beter positioneren van 'tegendenken', het intensiveren van methodologische vernieuwing en het doorontwikkelen en verbeteren van de informatievoorziening en ICT.
- Een doeltreffend onderzoeksproces  
Dit betreft onder meer onderzoeksparticipatie, de kwaliteitsontwikkeling voor onderzoeken en het vergroten van de maatschappelijke effectiviteit bij opvolging van aanbevelingen
- Een transparante werkwijze  
Hierbij gaat het om explicieter betekenis geven aan de kernwaarde 'transparantie'. Zo wordt inmiddels duidelijker extern gecommuniceerd over het aantal en type meldingen en de afwegingen van de Raad om al dan niet onderzoek te doen.
- Goed bestuur  
De aandachtspunten hierbij zijn: verder investeren in externe reflectie op het werk van de Raad, meer internationale samenwerking en het bevorderen van een open en professionele samenwerking tussen Raad en Bureau.

# 7 Sociaal jaarverslag

7.1 Raad en Bureau 43

---

7.2 Personele bezetting en  
arbeidsomstandigheden 44

---

7.3 Bedrijfshulpverlening (BHV) 46

---

7.4 Ondernemingsraad (OR) 47

---

**Dit deel van het jaarverslag beschrijft de personele organisatie van de Onderzoeksraad en wat daarin in 2020 de belangrijkste veranderingen waren. Ook doen de BHV-organisatie en de ondernemingsraad verslag over het afgelopen jaar.**

### 7.1 Raad en Bureau

In 2020 namen vier buitengewoon raadsleden afscheid van de Onderzoeksraad voor Veiligheid. Tijdens hun termijn van maximaal vier jaar ondersteunen buitengewoon raadsleden de vaste raadsleden op basis van hun sectorspecifieke kennis. De termijn kan eenmaal worden verlengd met nogmaals vier jaar.

#### Raad

De Onderzoeksraad voor Veiligheid staat onder leiding van voorzitter Jeroen Dijsselbloem. De Raad bestaat uit de volgende leden:

- ir. Jeroen Dijsselbloem (voorzitter)
- prof. dr. ir. Marjolein van Asselt
- prof. 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 ervaring betrokken bij specifieke onderzoeken. In 2020 waren de volgende buitengewoon raadsleden verbonden aan de Onderzoeksraad:

- schout-bij-nacht b.d. P.J. Bindt
- dr. ir. A.A. Dijkhuizen (tot 1 maart 2020)
- prof. dr. P.L. Meurs
- ir. R.J. Prins (tot 1 oktober 2020)
- mr. A.P.J.M. Rutten
- ir. J. van der Vlist (tot 1 november 2020)
- drs. B.J.A.M. Welten (tot 1 november 2020)

## Bureau

De Raad wordt ondersteund door een Bureau dat onder leiding staat van secretaris-directeur Carol Verheij. Het Bureau bestaat uit een algemene leiding, onderzoeksclusters en ondersteunende afdelingen. In de onderzoeksclusters zijn diverse sectoren te onderscheiden, namelijk luchtvaart, railverkeer, scheepvaart en industrie/bouw. Daarnaast is er een aantal kennisdomeinen, zoals digitale samenleving, wegverkeer, gezondheid en voedselveiligheid. Er zijn twee stafafdelingen: de afdeling Bedrijfsvoering en de afdeling Advies en Communicatie. Verder heeft het Bureau een coördinator eerstelijns onderzoek en techniek die ook Technisch Adviseur is van de Raad, een bestuurssecretariaat en een projectsecretariaat ter ondersteuning van de projectteams.

## 7.2 Personele bezetting en arbeidsomstandigheden

**Eind 2020 waren er 77 medewerkers in dienst van de Raad; één medewerker meer dan aan het begin van het jaar. Het ziekteverzuim was in 2020 hoger dan in 2019.**

### In- en uitstroom en bezetting

De Onderzoeksraad heeft een formatie van 79,28 fte, waarvan 2 fte voor medewerkers van het ministerie van Defensie die op detachingsbasis bij de Onderzoeksraad werkzaam zijn. In 2020 zijn acht nieuwe medewerkers aangesteld en hebben zeven medewerkers het Bureau verlaten. Op 31 december 2020 waren er 77 medewerkers in dienst (zie onderstaande tabel).

	Man	Vrouw	Totaal
Aantal medewerkers per 31-12-2019	39	37	76
Instroom 2020	3	5	8
Uitstroom 2020	3	4	7
Aantal medewerkers per 31-12-2020	39	38	77

Daarnaast heeft de Onderzoeksraad een flexibele schil van diverse soorten medewerkers in tijdelijke dienst, al naargelang de behoefte aan specifieke expertise, onderzoekscapaciteit en ondersteuning.

## **Ziekteverzuim**

Het ziekteverzuimpercentage in 2020 was 8,3% (inclusief vangnet). Dit is hoger dan in 2019 (4,7%). Een deel van dit verzuim werd veroorzaakt door langdurig zieken. Verder wordt het re-integratie proces bemoeilijkt door de thuiswerkomstandigheden vanwege coronamaatregelen.

## **Medewerkersonderzoek/Preventief medisch onderzoek (MO/PMO)**

In 2020 heeft een MO/PMO plaatsgevonden. De uitkomsten daarvan zijn in de verschillende sectoren/afdelingen besproken en hebben geleid tot een aantal verbeteracties. Deze zien onder andere toe op de sociale veiligheid, mobiliteit, ARBO-gerelateerde onderwerpen en de samenwerking binnen de organisatie. Deze verbeteracties zijn in het najaar van 2020 opgestart en lopen voor zover nodig door in 2021.

## **Opleiding en ontwikkeling**

Als gevolg van de Corona-situatie zijn in 2020 veel (geplande) opleidingen en trainingen geannuleerd, dan wel uitgesteld. Dit heeft ertoe geleid dat ten behoeve van opleiding en ontwikkeling minder dan begroot is uitgegeven.

## **Klachtencommissie ongewenste omgangsvormen**

Het Centrum Arbeidsverhoudingen Overheidspersoneel (CAOP) verzorgt 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 worden voorgelegd aan het bevoegd gezag (de secretaris-directeur, Carol Verheij). In 2020 is één klacht ontvangen op grond van genoemd regelement.

## **Arbeidsomstandigheden en veiligheid**

In 2020 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 2020 is geen beroep gedaan op deze partij. Ook op het Team Collegiale Opvang is in 2020 geen beroep gedaan.

## **Vertrouwenspersoon**

De Onderzoeksraad werkte in 2020 met een externe vertrouwenspersoon van de arbodienst. In 2020 is er zesmaal beroep gedaan op de vertrouwenspersoon.

## **7.3 Bedrijfs hulpverlening (BHV)**

Door COVID-19 restricties is de BHV-organisatie een groot deel van 2020 nauwelijks ingezet. In de periodes dat het kantoorgebouw beperkt toegankelijk was, is er volgens een noodrooster gewerkt. In 2020 zijn de BHV-medewerkers één keer ingezet om hulp te verlenen bij een incident.

Vanwege COVID-19 maatregelen die werden getroffen, is het kantoorgebouw aan het Lange Voorhout sinds 15 maart 2020 slechts beperkt gebruikt. De BHV-organisatie heeft daardoor een groot deel van 2020 een sluimerend bestaan geleid. Toen het kantoorgebouw op 1 juni 2020 weer (beperkt) toegankelijk werd voor vergaderingen en bijeenkomsten, heeft de BHV-organisatie volgens een noodrooster diensten gedraaid. Het noodrooster zorgde ervoor dat er dagelijks twee BHV-medewerkers op kantoor aanwezig waren. Het noodrooster is in oktober 2020 weer opgeheven, omdat de COVID-19 maatregelen weer werden verstrengd.

De BHV-formatie was gedurende heel 2020 op de vereiste sterkte van 12 medewerkers, waaronder een Hoofd BHV en een Beheerder Brandmeldinstallatie. Eén nieuwe medewerker is, na het volgen van de Basisopleiding BHV, aan de formatie toegevoegd. De totale sterkte is daarmee eind 2020 uitgekomen op 13 medewerkers.

Door de coronarestricties heeft de BHV-organisatie in 2020 slechts beperkt kunnen oefenen. In november hebben alle BHV-medewerkers een e-learning BHV gevolgd, ter voorbereiding op een echte oefening, die uiteindelijk werd afgelast.

Er is dit jaar geen ontruimingsoefening geweest.

## **Incident**

Op 17 januari is een medewerkster in het bedrijfsrestaurant in aanraking gekomen met een hete vloeistof. De medewerkster heeft daardoor eerstegraads brandwonden opgelopen aan hand, pols en onderarm. Het brandletsel is gekoeld onder stromend water, behandeld met verzachtende zalf en ingezwachteld. Na de behandeling kon de medewerkster haar werkzaamheden hervatten.

## **7.4 Ondernemingsraad (OR)**

In 2020 heeft de Ondernemingsraad veel aandacht gevraagd voor het welbevinden van medewerkers, professionele sturing en de maatschappelijke verantwoordelijkheid van de Onderzoeksraad als organisatie.

### **Een proactieve ondernemingsraad**

In 2020 heeft de OR de medewerkers nog nadrukkelijker betrokken bij de voorbereiding van het overleg met de secretaris-directeur. Daardoor kon de OR beter onderbouwde standpunten inbrengen en met de secretaris-directeur bouwen aan een meer breed gedragen ontwikkelrichting voor de organisatie.

### **Aandachtspunten 2020**

De OR heeft in 2020 veel aandacht gevraagd voor en adviezen uitgebracht over het welbevinden van medewerkers, professionele sturing en de maatschappelijke verantwoordelijkheid van de Onderzoeksraad als organisatie. De OR heeft zeven keer formeel overleg gevoerd met de secretaris-directeur. Onderwerpen die OR en secretaris-directeur hebben besproken, betroffen onder andere de uitwerking van de aandachtspunten uit het Preventief Medisch Onderzoek/Medewerkers Onderzoek, het uitwerken van arbobeleid, de formatie en (her)bezetting als gevolg van uitstroom, verzuimcijfers, organisatiewijzigingen en capaciteitsmanagement. Daarnaast sprak de OR zijn zorgen uit over de beperkte vooruitgang in de structurele dekking van de financiële middelen van de Onderzoeksraad.

Ook heeft de OR samen met de secretaris-directeur twee keer een training gevolgd om een goede bijdrage te kunnen leveren aan het doorontwikkelen van de organisatie op het OR-speerpunt diversiteit en inclusiviteit.

### **Coronacrisis en gevolgen voor organisatie en medewerkers**

Uiteraard was ook de coronacrisis een belangrijk onderwerp voor de OR. De coronacrisis raakte de organisatie, bedrijfsvoering, onderzoeken en het welbevinden van medewerkers binnen de Onderzoeksraad. OR en secretaris-directeur hebben samen opgetrokken om de nadelige gevolgen van de crisis voor zowel de werkzaamheden van de Onderzoeksraad als voor het functioneren van de medewerkers, te beperken. In verschillende (in)formele bijeenkomsten heeft de OR adviezen uitgebracht en meegedacht over de te treffen maatregelen en de mogelijke effecten van voorgenomen besluiten. Concrete onderwerpen waren: het monitoren en beheersen van de gevolgen van de coronacrisis op het welbevinden van medewerkers, het verbeteren van de faciliteiten voor werken vanuit huis voor medewerkers (werkplekinrichting, ICT-middelen, tools voor op afstand vergaderen en behoud van binding met de organisatie en met elkaar), het vergroten van het bewustzijn van een 'arbo-proof' thuiswerkplek en de routekaart Corona voor de Onderzoeksraad.

# 8 Financieel jaarverslag



## 8 FINANCIËEL 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 11 maart 2021. De complete jaarrekening is hier te vinden.

De Onderzoeksraad sluit het begrotingsjaar 2020 af met een positief resultaat van € 1.885.606,-. Factoren die hierbij een grote rol hebben gespeeld, zijn strakke sturing op financiële middelen, de Corona-situatie en het Corona-onderzoek. De huidige Corona-situatie heeft ertoe geleid dat bepaalde kosten niet, in mindere mate of op een later moment worden gemaakt. Dat het jaar 2020 met een positief resultaat is afgesloten, betekent niet dat de behoefte aan een structurele passende financiering van tafel is; deze vraag ligt onverminderd urgent op tafel. Wel biedt het positief resultaat de Onderzoeksraad enige marge voor in ieder geval 2021 om de komende periode, hangende de uitkomsten over verhoging van de structurele financiering, te kunnen overbruggen.

### Begroting 2021

Bedragen x € 1.000	Begroting 2021
<b>Totale baten</b>	<b>€ 17.094</b>
<b>Totale lasten</b>	<b>€ 17.094</b>
<b>Saldo</b>	<b>€ 0</b>
<b>Baten</b>	<b>€ 17.094</b>
Rijksbijdrage	€ 13.189
Overige baten	€ 3.905
<b>Lasten</b>	<b>€ 17.094</b>
Personeelslasten	€ 9.615
Lasten Raad	€ 738
Onderzoekslasten	€ 2.913
Kwaliteitsontwikkeling	€ 488
Algemene lasten	€ 2.634
Afschrijvingen	€ 706

## Balans per 31 december 2020

<b>Activa</b>	<b>31 december 2020</b>	<b>31 december 2019</b>
<b>Vaste activa</b>		
<i>Immateriële vaste activa</i>		
Software	<u>355.385</u>	<u>265.805</u>
	355.385	265.805
<i>Materiële vaste activa</i>		
Computerapparatuur	501.964	563.210
Inventaris en verbouwingen	<u>1.161.035</u>	<u>1.431.387</u>
	1.662.999	1.994.597
<b>Vlottende activa</b>		
<i>Vorderingen</i>		
Debiteuren	425	359.921
Overige vorderingen	5.187.232	1.273.380
Overlopende activa	<u>403.198</u>	<u>155.410</u>
	5.590.855	1.788.711
<i>Liquide middelen</i>	<u>326</u>	<u>652</u>
<b>Totaal activazijde</b>	<b>7.609.565</b>	<b>4.049.765</b>

<b>Passiva</b>	<b>31 december 2020</b>	<b>31 december 2019</b>
<b>Eigen vermogen</b>		
Reserves	<u>1.859.340</u>	<u>-26.266</u>
	1.859.340	26.266-
<b>Voorzeningen</b>		
Voorzeningen	<u>683.312</u>	<u>434.047</u>
	683.312	434.047
<b>Langlopende schulden</b>		
Overige schulden	<u>627.014</u>	<u>693.481</u>
	627.014	693.481
<b>Kortlopende schulden</b>		
Crediteuren	324.725	505.866
Belastingen en premies sociale verzekeringen	595.944	270.491
Overlopende passiva	<u>3.519.230</u>	<u>2.172.146</u>
	4.439.899	2.948.503
<b>Totaal passivazijde</b>	<b>7.609.565</b>	<b>4.049.765</b>

## Staat van baten en lasten

	2020	Begroting 2020	2019
Rijksbijdrage	13.175.000	12.906.000	13.745.920
Detachering	1.012.611	265.800	702.785
Overige baten	<u>684.848</u>	<u>308.200</u>	<u>653.531</u>
<b>Baten</b>	<b>14.872.459</b>	<b>13.480.000</b>	<b>15.102.236</b>
<b>Som der baten</b>	<b>14.872.459</b>	<b>13.480.000</b>	<b>15.102.236</b>
Personeelslasten	7.966.479	8.204.000	7.588.496
Lasten Raad	599.083	679.000	645.350
Onderzoekskosten	976.509	882.000	2.060.382
Kosten kwaliteitsontwikkeling	160.371	335.000	334.509
Algemene lasten	2.708.597	2.618.000	3.199.746
Afschrijvingen	575.814	762.000	491.097
<b>Som der lasten</b>	<b><u>12.986.853</u></b>	<b><u>13.480.000</u></b>	<b><u>14.319.580</u></b>
<b>Saldo baten en lasten</b>	<b>1.885.606</b>	<b>0</b>	<b>782.656</b>

## 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 2020 bedragen x € 1	prof. dr. mr. S. Zouridis	prof. dr. ir. M.B.A. van Asselt	ir. J.R.V.A. Dijsselbloem
Functiegegevens	Raadslid	Raadslid	Voorzitter
Aanvang en einde functievervulling in 2020	01/01 – 31/12	01/01 – 31/12	01/01 – 31/12
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)	0,6	0,6667	0,8889
Dienstbetrekking?	Ja	Ja	Ja
Bezoldiging			
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	94.474	105.707	142.781
Beloningen betaalbaar op termijn	12.764	14.160	18.963
<i>Subtotaal</i>	<i>107.238</i>	<i>119.866</i>	<i>161.744</i>
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	120.600	134.007	178.669
-/- Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag	0	0	0
<b>Bezoldiging</b>	<b>107.238</b>	<b>119.866</b>	<b>161.744</b>
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 2019 bedragen x € 1	prof. dr. mr. S. Zouridis	prof. dr. ir. M.B.A. van Asselt	ir. J.R.V.A. Dijsselbloem
Functie(s)	Raadslid	Raadslid	Voorzitter
Aanvang en einde functievervulling in 2019	01/01 – 31/12	01/01 – 31/12	01/05 – 31/12
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)	0,6	0,6667	0,8889
Dienstbetrekking?	Ja	Ja	Ja

<b>Bezoldiging</b>			
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	86.000	97.111	82.358
Beloningen betaalbaar op termijn	12.274	13.617	12.160
<i>Subtotaal</i>	<i>98.275</i>	<i>110.729</i>	<i>94.518</i>
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	116.400	129.340	115.752
<b>Bezoldiging</b>	<b>98.275</b>	<b>110.729</b>	<b>94.518</b>

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.

<b>Gegevens 2020 bedragen x € 1</b>	<b>mr. C.A.J.F. Verheij</b>	<b>dr. mr. S.M. Berndsen</b>
Functiegegevens	Secretaris Directeur	Plaatsvervangend Secretaris Directeur
Aanvang en einde functievervulling in 2020	01/01 – 31/12	01/01 – 31/12
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)	1	1
Dienstbetrekking?	Ja	Ja
<b>Bezoldiging</b>		
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	130.737	109.443
Beloningen betaalbaar op termijn	20.457	18.782
<i>Subtotaal</i>	<i>151.194</i>	<i>128.224</i>
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	201.000	201.000
-/- Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag	0	0
<b>Bezoldiging</b>	<b>151.194</b>	<b>128.224</b>
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.
<b>Gegevens 2019 bedragen x € 1</b>	<b>mr. C.A.J.F. Verheij</b>	<b>dr. mr. S.M. Berndsen</b>

Functiegegevens	Secretaris Directeur	Plaatsvervangend Secretaris Directeur
Aanvang en einde functievervulling in 2019	01/01 – 31/12	29/05 – 31/12
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)	1	1
Dienstbetrekking?	Ja	Ja
<b>Bezoldiging</b>		
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	120.847	55.062
Beloningen betaalbaar op termijn	19.748	10.500
<i>Subtotaal</i>	<i>140.595</i>	<i>65.562</i>
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	194.000	115.337
<b>Bezoldiging</b>	<b>140.595</b>	<b>65.562</b>

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 2020 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 2020	01/01 - 31/12	01/01 - 29/02	01/01 - 31/10
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)	0,078	0	0,065
Dienstbetrekking?	Nee	Nee	Nee
<b>Bezoldiging</b>			
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	15.625	0	10.938
Beloningen betaalbaar op termijn			
<i>Subtotaal</i>	<i>15.625</i>	<i>0</i>	<i>10.938</i>

Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	15.625	0	10.938
-/- Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag	0	0	0
<b>Bezoldiging</b>	<b>15.625</b>	<b>0</b>	<b>10.938</b>
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.
<b>Gegevens 2019 bedragen x € 1</b>	<b>prof. dr. P.L. Meurs</b>	<b>dr. ir. A.A. Dijkhuizen</b>	<b>drs. B.J.A.M. Welten</b>
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
<b>Bezoldiging</b>			
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
<b>Bezoldiging</b>	<b>12.098</b>	<b>1.930</b>	<b>21.325</b>

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.

<b>Gegevens 2020 bedragen x € 1</b>	<b>mr. A.P.J.M. Rutten</b>	<b>schout-bij-nacht (b.d.) P.J. Bindt</b>
Functiegegevens	Buitengewoon raadslid	Buitengewoon raadslid
Aanvang en einde functievervulling in 2020	01/01 - 31/12	01/01 - 31/12

Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)	0,069	0,068
Dienstbetrekking?	Nee	Nee
<b>Bezoldiging</b>		
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	13.779	13.637
Beloningen betaalbaar op termijn		
<i>Subtotaal</i>	13.779	13.637
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	13.779	13.637
-/- Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag	0	0
<b>Bezoldiging</b>	<b>13.779</b>	<b>13.637</b>
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.
<b>Gegevens 2019 bedragen x € 1</b>	<b>mr. A.P.J.M. Rutten</b>	<b>schout-bij-nacht (b.d.) P.J. Bindt</b>
Functie(s)	Buitengewoon raadslid	Buitengewoon raadslid
Aanvang en einde functievervulling in 2019	01/01 - 31/12	01/01 - 31/12
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)	0,121	0,118
Dienstbetrekking?	Nee	Nee
<b>Bezoldiging</b>		
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	23.145	22.484
Beloningen betaalbaar op termijn		
<i>Subtotaal</i>	23.145	22.484
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	23.393	22.895
<b>Bezoldiging</b>	<b>23.145</b>	<b>22.484</b>



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 2020 bedragen x € 1	ir. J.R. Prins	ir. J. van der Vlist
Functiegegevens	Buitengewoon raadslid	Buitengewoon raadslid
Aanvang en einde functievervulling in 2020	01/01 - 30/09	01/01 - 31/10
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)	0,045	0,068
Dienstbetrekking?	Nee	Nee
<b>Bezoldiging</b>		
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	6.754	11.364
Beloningen betaalbaar op termijn		
<i>Subtotaal</i>	6.754	11.364
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	6.818	11.364
-/- Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag	0	0
<b>Bezoldiging</b>	<b>6.754</b>	<b>11.364</b>
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 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
<b>Bezoldiging</b>		
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	5.626	563
Beloningen betaalbaar op termijn		

<i>Subtotaal</i>	5.626	563
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	5.688	569
<b>Bezoldiging</b>	<b>5.626</b>	<b>563</b>

1b. Leidinggevende topfunctionarissen zonder dienstbetrekking in de periode kalendermaand 1 t/m 12. In 2020 viel geen enkel raadslid onder schijf 1b, daarom ter vergelijking de gegevens uit de jaarrekening 2019.

<b>Gegevens 2019 bedragen x € 1</b>	<b>ir. J. van der Vlist</b>		<b>drs. B.J.A.M. Welten</b>	
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
<b>Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum</b>				
Maximum uurtarief in het kalenderjaar	187	182	187	182
Maxima op basis van de normbedragen per maand	169.400	101.200	58.800	209.100
Individueel toepasselijke maximum gehele periode kalendermaand 1 t/m 12	270.600		267.900	
<b>Bezoldiging (alle bedragen exclusief btw)</b>				
Werkelijk uurtarief lager dan het maximum uurtarief?	Ja		Ja	
Bezoldiging in de betreffende periode	6.203	2.197	8.950	22.153
Bezoldiging gehele periode kalendermaand 1 t/m 12	8.400		31.103	
-/- Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen 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. In 2020 viel geen enkel raadslid onder schijf 1b, daarom ter vergelijking de gegevens uit de jaarrekening 2019.

<b>Gegevens 2019 bedragen x € 1</b>	<b>ir. J.R. Prins</b>	
Functiegegevens	Buitengewoon raadslid	Buitengewoon raadslid
Kalenderjaar	2019	2018
Periode functievervulling in het kalenderjaar (aanvang – einde)	01/01 - 30/09	02/02 - 31/12
Aantal kalendermaanden functievervulling in het kalenderjaar	8	4
<b>Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum</b>		
Maximum uurtarief in het kalenderjaar	187	182
Maxima op basis van de normbedragen per maand	169.400	101.200
Individueel toepasselijke maximum gehele periode kalendermaand 1 t/m 12	270.600	
<b>Bezoldiging (alle bedragen exclusief btw)</b>		
Werkelijk uurtarief lager dan het maximum uurtarief?	Ja	
Bezoldiging in de betreffende periode	23.004	6.542
Bezoldiging gehele periode kalendermaand 1 t/m 12	29.546	
-/- Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag	N.v.t	
Bezoldiging	29.546	
Reden waarom de overschrijding al dan niet is toegestaan	N.v.t	
Toelichting op de vordering wegens onverschuldigde betaling	N.v.t	



ONDERZOEKSRaad  
VOOR VEILIGHEID

**Bezoekadres**

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

**Postadres**

Postbus 95404  
2509 CK Den Haag

[www.onderzoeksraad.nl](http://www.onderzoeksraad.nl)