

## Ministerie van Justitie en Veiligheid

> Retouradres Postbus 20301 2500 EH Den Haag

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer  
der Staten-Generaal  
Postbus 20017  
2500 EA DEN HAAG

**Directoraat-Generaal  
Rechtspleging en  
Rechtshandhaving**  
DVB

Turfmarkt 147  
2511 DP Den Haag  
Postbus 20301  
2500 EH Den Haag  
[www.rijksoverheid.nl/venj](http://www.rijksoverheid.nl/venj)

**Ons kenmerk**  
2433149

**Bijlagen**  
1

Datum 13 december 2018  
Onderwerp Stand van zaken implementatie aanbevelingen uit 2015 en 2016 van  
de Onderzoeksraad voor veiligheid

*Bij beantwoording de datum  
en ons kenmerk vermelden.  
Wilt u slechts één zaak in uw  
brief behandelen.*

Ingevolge artikel 75 de Rijkswet van de Onderzoeksraad voor veiligheid (hierna: OvV) heb ik de verplichting om u een overzicht te geven van de aanbevelingen van de OvV, van de daaromtrent bepaalde standpunten en van de wijze waarop aan de aanbevelingen vervolg is gegeven. Bijgaand treft u een overzicht aan met betrekking tot onderzoeken van de OvV in 2015 en 2016. In deze jaren heeft de OvV dertien onderzoeken gepubliceerd. Het overzicht in de bijlage bij deze brief is als volgt opgebouwd: titel onderzoek en publicatiedatum, aanbeveling(en), betrokken departement aan wie de aanbeveling is gericht en de stand van zaken van de implementatie.

Het is mijn intentie om u jaarlijks op soortgelijke wijze te blijven informeren. Ik heb ervoor gekozen u deze keer eenmalig over twee publicatiejaren (2015 en 2016) te informeren zodat er meer balans komt tussen actualiteit enerzijds en tijd om gevolg te geven aan de aanbevelingen anderzijds. In 2019 wordt u derhalve geïnformeerd over de gepubliceerde onderzoeken uit 2017.

Tot slot wil ik graag vermelden dat de Onderzoeksraad voor Veiligheid een benoemingsprotocol voor de voorzitter van de Onderzoeksraad op zijn website heeft geplaatst. In het AO Veiligheidsregio's van 3 september 2015 heeft mijn ambtsvoorganger destijds aangegeven dat er geen aanleiding was om de benoemingsprocedure te wijzigen. Ik hecht er aan om te melden dat het protocol dan ook tot doel heeft om de benoemingswijze meer transparant te laten zijn. Gelet op de aflopende termijn van de huidige voorzitter van de Onderzoeksraad zal deze procedure in 2019 worden gestart om in opvolging te voorzien.

De Minister van Justitie en Veiligheid,

Ferd Grapperhaus

**Bijlage bij brief aan Staten-Generaal:** *Stand van zaken implementatie aanbevelingen van onderzoeken uit 2015 en 2016 van de Onderzoeksraad voor de Veiligheid (op volgorde van publicatie onderzoek).*

<b>Overzicht van onderzoeken</b>	<b>Betrokkene of Betrokken departement</b>	<b>Publicatiedatum</b>
1. Aardbevingsrisico's in Groningen	EZK	18-02-2015
2. Monster truck ongeval Haaksbergen	College B&W Haaksbergen (brief aan EK/TK: BZK)	20-05-2015
3. Gevaren van gasleidingen bij graven	EZK	3-06-2015
4. Explosies MSOP2 Shell Moerdijk	Shell Nederland B.V. (brief aan EK/TK: toenmalig IenM)	9-07-2015
5. Crash MH17 (in totaal 7)	ICAO, lidstaten van ICAO, IATA, staten JenV, BZ, BZK, IenW, DEF	13-10-2015
6. MH17 passagiersinformatie (in totaal 2)	JenV en IenW	13-10-2015
7. Koolmonoxide onderschat	BZK en VWS	18-11-2015
8. Ongeval Den Uylbrug Zaandam	IenW	28-01-2016
9. Risicobeheersing bij spoorvervoer gevaarlijke stoffen	IenW	10-03-2016
10. Kapseizen beunschepen	IenW	28-04-2016
11. Hijsongeval Alphen aan den Rijn	BZK	29-06-2016
12. Medische hulpverlening op de Noordzee	IenW en VWS	7-07-2016
13. Botsing tussen een reizigerstrein en een hoogwerker te Dalfsen	IenW	13-12-2016

<b>1 Onderzoek</b>	<b>Aardbevingsrisico's in Groningen</b> ( <i>publicatie 18 februari 2015</i> )
<b>Betrokken departement</b>	<b>Ministerie van Economische Zaken en Klimaat</b>
<b>Aanbeveling</b>	<p>Met zijn rapport uit 2015 wilde de Onderzoeksraad vooral bewerkstelligen dat het veiligheidsbelang bij activiteiten in de diepe ondergrond voldoende aandacht krijgt. De Raad benadrukte dat daarvoor de volgende twee zaken van belang zijn:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Het versterken van het veiligheidsbelang in de besluitvorming over activiteiten in de diepe ondergrond.</li> <li>2. Als uitgangspunt nemen dat complexe en onzekere risico's inherent zijn aan die activiteiten en daarover communiceren met burgers.</li> </ol> <p>Om deze twee zaken te realiseren, heeft de Onderzoeksraad vijf aanbevelingen gedaan:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Organiseren van macht en tegenmacht: Naast EZ ook andere ministeries betrekken bij de besluitvorming over de exploratie en exploitatie van delfstoffen. En het fundamenteel aanpassen van de structuur van het gasgebouw.</li> <li>2. Burgerperspectief structureel herkenbaar meenemen in besluitvorming over de gaswinning;</li> <li>3. Onafhankelijkheid Staatstoezicht op de Mijnen t.o.v. het ministerie van EZ en de sector vergroten;</li> <li>4. Kennisontwikkeling diepe ondergrond: het inrichten van een onderzoeksprogramma waarbinnen integraal en onafhankelijk wetenschappelijk en toegepast onderzoek wordt gedaan naar de effecten van activiteiten in de diepe ondergrond in het algemeen en de effecten van gaswinning in Groningen in het bijzonder.</li> <li>5. Aan de minister van EZ en de Nederlandse Aardolie Maatschappij (NAM) is aanbevolen in hun communicatie met burgers transparant te zijn over onzekerheden, en te expliciteren en motiveren welke plaats onzekerheid krijgt in de besluitvorming over de exploratie en exploitatie van delfstoffen.</li> </ol>
<b>Reactie</b>	<p>Op 2 april 2015 heeft de Minister van Economische Zaken een kabinetsreactie gegeven en de bevindingen en aanbevelingen van de Raad onderschreven (TK, 2014-2015k, 33 529, nr. 143). De minister is daarbij ingegaan op elke specifieke aanbeveling. Naar aanleiding van de kabinetsreactie heeft de Raad op 30 maart 2017 een evaluatie gepubliceerd in het rapport "Aardbevingsrisico's in Groningen, Stand van zaken opvolging aanbevelingen". In de reactie op de evaluatie, 4 juli 2017 (TK, 2016-2017, 33529, nr. 355) duidt de minister hoe het kabinet in samenwerking met de betrokken partijen werkt aan de opvolging van het OVV-advies uit 2015 en het herstel van vertrouwen in Groningen.</p>
<b>Stand van zaken implementatie</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Met haar eerste aanbeveling roept de Onderzoeksraad op om macht en tegenmacht te organiseren met een meer prominente rol voor andere ministeries bij de besluitvorming. Bij de kabinetsbesluiten over gaswinning staat veiligheid voorop. In de voorbereiding op de besluitvorming wordt op diverse niveaus overleg gevoerd met de betrokken partijen, waaronder diverse ministeries. Ook zijn verschillende ministeries actief betrokken bij de ontwikkeling van richtlijnen, normen en voorschriften ter borging van</li> </ol>

de veiligheid. In de reactie van 2 april 2015 heeft het kabinet aangegeven dat aanpassing van het Gasgebouw wenselijk is en tegelijkertijd een proces is dat zorgvuldig uitgevoerd moet worden en dat tijd kost.

2. De tweede aanbeveling is om het burgerperspectief (provincie, gemeente, maatschappelijke organisaties en inwoners) structureel en herkenbaar mee te nemen in de besluitvorming met betrekking tot gaswinning. De Onderzoeksraad constateert dat met de gewijzigde Mijnbouwwet per 1 januari 2017 hier invulling aan is gegeven door provincie, gemeente en waterschappen een adviesrecht te geven in de vergunningverlening en de mogelijkheid voor maatschappelijke organisatie en burgers om zienswijzen in te dienen. Over de observatie van de Onderzoeksraad dat de veiligheidsbeleving onvoldoende aandacht krijgt in de besluitvorming, is in de kabinetsreactie benoemd dat dit een lastig te implementeren element is. Het is duidelijk dat het verbeteren van de fysieke veiligheid door het versterken van woningen een eerste stap is om het veiligheidsgevoel te verbeteren. De continue dreiging van een volgende beving bleef echter op het veiligheidsgevoel drukken. Op 29 april 2018 heeft het kabinet besloten maatregelen te nemen om de gaswinning uit het Groningenveld zo snel mogelijk volledig te beëindigen en daarmee de oorzaak van de seismiciteit aan te pakken.
3. De derde aanbeveling betreft het vergroten van de onafhankelijkheid van SodM. De positie van SodM is versterkt door de taken van SodM expliciet vast te leggen in de Mijnbouwwet en de daarbij horende bevoegdheden op te dragen aan de inspecteur-generaal der mijnen. De Onderzoeksraad constateert dat met de wijziging van de Mijnbouwwet hier een goede invulling aan is gegeven en dat verschillende partijen dit onderschrijven.
4. De vierde aanbeveling van de Raas is om een onafhankelijk kennisprogramma in te richten, om de effecten van mijnbouw in het algemeen en in Groningen in het bijzonder te onderzoeken. De Raad constateert in zijn evaluatie dat er inmiddels twee onderzoeksprogramma's zijn ingericht, namelijk Kennis-programma effecten mijnbouw door mijn ministerie en SodM, en DeepNL door NWO. Jaarlijks wordt de Tweede Kamer bericht over de voortgang van het kennisprogramma.
5. De Raad constateert in zijn evaluatie dat er meer openheid is gekomen over onzekerheden en de plaats daarvan in de besluitvorming, maar ziet nog wel een worsteling bij mijn ministerie en NAM hoe hiermee om te gaan in de dialoog met burgers. In de kabinetsreactie is aangegeven dat dit beeld wordt herkend en dat het kabinet realiseert zich dat in alle communicatie het perspectief van de burger voorop moet staan. Een eerste stap in deze communicatie over onzekerheden is het organiseren van informatieavonden rondom de besluitvorming over winningsplannen. In juli 2018 zijn daarnaast onder auspiciën van de Mijnsraad door TNO, NEN, SodM, KNMI en een panel van hoogleraren adviezen uitgebracht over de gevolgen van de verminderde gaswinning voor veiligheid en versterking. De onderliggende rapporten geven inzicht in de onzekerheden en hoe daarmee omgegaan moet worden. Een tweede stap is het inventariseren van de vragen die leven in de regio, zodat die meegenomen kunnen worden in het Kennisprogramma effecten mijnbouw.

<b>2 Onderzoek</b>	<b>Monster truck ongeval Haaksbergen – Tussen vergewissen en vergunnen</b> ( <i>publicatie 20 mei 2015</i> )
<b>Betrokkene</b>	Niet gericht aan een bewindspersoon, maar aan: <b>College van burgemeester en wethouders van de gemeente Haaksbergen</b>
<b>Aanbeveling</b>	Richt de verlening van de evenementenvergunning in als een veiligheidskritisch proces, waarin de burgemeester en de behandelend ambtenaren zich er actief van vergewissen dat de organisator van het evenement de risico's kent en deze zodanig beheerst dat de openbare veiligheid niet in gevaar komt. Investeer daartoe in de kennis en vaardigheden van ambtenaren belast met de vergunningverlening. Positioneer de burgemeester nadrukkelijk als bestuurlijk eigenaar en stel hem in staat om doorlopend zicht te houden op de kwaliteit van de vergunningverlening. Hierbij is de openbare veiligheid zijn belangrijkste richtsnoer.
<b>Reactie</b>	- Hoewel het rapport geen directe aanbevelingen aan een bewindspersoon bevat is de Tweede Kamer door de minister van BZK schriftelijk geïnformeerd met: brief 14 september 2015, TK 2015-2016, 34 000 VII, nr. 57
<b>Stand van zaken implementatie</b>	N.v.t.

<b>3 Onderzoek</b>	<b>Gevaren van gasleidingen bij graven – Lessen van de gasexplosie in Diemen</b> ( <i>publicatie 3 juni 2015</i> )
<b>Betrokken departement</b>	<b>Ministerie van Economische Zaken en Klimaat</b>
<b>Aanbeveling</b>	Op basis van het onderzoek naar deze explosie constateert de Onderzoeksraad dat er drie onderwerpen zijn waar verbeteringen kunnen worden bewerkstelligd zodat de risico's van graafschade aan gasleidingen en daarmee explosiegevaar beter beheerst kunnen worden en doet daarvoor onderstaande aanbevelingen.  <u>Informatie over huisaansluitingen van het gasnet</u> 1. Aan de minister van Economische Zaken wordt aanbevolen er zorg voor te dragen dat huisaansluitingen van het gasnet direct onder het bereik van de WION vallen zodat de uitzonderingspositie in de WION voor deze leidingen wordt opgeheven. 2. Aan de netbeheerders wordt aanbevolen er zorg voor te dragen dat huisaansluitingen van het gasnet zo snel als mogelijk gevectoriseerd worden opgenomen in de bedrijfsmiddelenregistratie (BMR).  <u>Werken volgens de richtlijn 'Zorgvuldig graafproces'</u> 3. Aan de brancheorganisatie Bouwen Nederland, de vereniging woningcorporaties Aedes en de Vereniging

	<p>Nederlandse Gemeenten wordt aanbevolen de richtlijn onder de aandacht te brengen bij de leden met de vermelding dat bij graafwerkzaamheden de naleving van deze richtlijn voorwaardelijk is voor een veilige werkwijze.</p> <p><u>Optreden bij graafschade aan gasleidingen</u></p> <p>4. Aan Netbeheer Nederland en de netbeheerders van het gasnet wordt aanbevolen de competentie te verbeteren van storingsdiensten om risicovolle situaties in telefonische meldingen van graafschade te herkennen en op te volgen.</p>
<b>Reactie</b>	Op 22 juni 2015 heeft de Minister van Economische Zaken een kabinetsreactie gegeven en de bevindingen en aanbevelingen van de Raad onderschreven (TK 2014-2015, 29 023, nr. 197). De minister is daarbij ingegaan op elke specifieke aanbeveling. Voor wat betreft de aanbeveling de huisaansluitingen van het gasnet direct onder het bereik van de WION te brengen was reeds een dergelijke wijziging van de WION op handen.
<b>Stand van zaken implementatie</b>	Het voorstel voor de wijziging van de wet is op 27 juni 2017 aan de Tweede Kamer aangeboden (TK 2016-2017, 34 745, nr. 2) en op 1 juli 2018 in werking getreden (KB, Stb 2018, 140). Met betrekking tot huisaansluitingen van het gasnet geldt dat uiterlijk 31 december 2019 de liggingsgegevens digitaal beschikbaar moeten zijn bij de netbeheerders.

<b>4 Onderzoek</b>	<b>Explosies MSOP2 Shell Moerdijk</b> ( <i>publicatie 9 juli 2015</i> )
<b>Betrokkene</b>	Niet gericht aan een bewindspersoon, maar aan: <b>Shell Nederland B.V.</b>
<b>Aanbeveling</b>	<p>De Onderzoeksraad is van mening dat Shell zijn bewustzijn van het werken met veiligheidskritische processen moet aanscherpen. Hij moet een nadrukkelijke rol nemen bij het actief doorontwikkelen en verspreiden van kennis en ervaring, zowel in het eigen bedrijf als daarbuiten. De Raad komt daarom tot de volgende aanbevelingen aan Shell Nederland B.V., die ook toepasbaar zijn op andere Brzo-bedrijven in de chemische industrie.</p> <p>1. Zorg ervoor dat alle medewerkers van Shell continu alert zijn op de veiligheidsrisico's die volgen uit wijzigingen aan installaties, in processen en in procedures. Evalueer hoe risicoanalyses uitgevoerd worden en voer wijzigingen hierin door. Op die manier kunnen ook eerdere veronderstellingen en aannames opnieuw geëvalueerd worden. Voer (nieuwe) risicoanalyses uit, neem adequate beheersmaatregelen en zorg voor voldoende kritisch vermogen binnen het team dat die analyses uitvoert. Wees daarbij alert op aannames op</p>

	<p>basis van risico's die eerder werden uitgesloten.</p> <p>2. Organiseer dat proceskennis en lessen uit (bijna-)incidenten bekend zijn bij medewerkers die verantwoordelijk zijn voor de beheersing van de veiligheidsrisico's. Zorg dat onderzoek naar (bijna-)incidenten ook inzicht geeft in achterliggende oorzaken. Borg de implementatie van acties die hieruit voortkomen en draag bij aan verspreiding van deze kennis binnen de petrochemische industrie.</p>
<b>Reactie</b>	<p>Hoewel het rapport geen directe aanbevelingen aan een bewindspersoon bevat is de Tweede Kamer door de minister van IenM schriftelijk geïnformeerd met:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- brief 3 september 2015, TK 2015-2016, 26 956, nr. 203</li> </ul>
<b>Stand van zaken implementatie</b>	N.v.t.

<b>5 Onderzoek</b>	<b>Crash MH 17 (13 oktober 2015)</b>
<b>Betrokkene</b>	<b>Niet gericht aan een departement, maar aan ICAO</b>
<b>Aanbeveling</b>	<p>Niveau 1: Luchtruimbeheer in conflictgebieden</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Leg in standaarden vast dat staten die te maken hebben met een gewapend conflict op hun grondgebied, tijdig zo concreet mogelijke informatie moeten publiceren over de aard en omvang van dreigingen van dat conflict en de gevolgen daarvan voor de burgerluchtvaart. Zorg voor duidelijke definities van relevante begrippen zoals conflictgebied en gewapend conflict.</li> <li>2. Vraag staten met een gewapend conflict om aanvullende informatie indien gepubliceerde aeronautische of andere publicaties daar aanleiding toe geven; bied assistentie aan en overweeg een State Letter uit te geven als staten, naar het oordeel van ICAO onvoldoende invulling geven aan hun verantwoordelijkheid voor de veiligheid van het luchtruim voor de burgerluchtvaart.</li> <li>3. Actualiseer de Standaarden en Aanbevolen werkwijzen met betrekking tot de gevolgen van gewapende conflicten voor de burgerluchtvaart, en zet de betreffende aanbevolen werkwijzen zo veel mogelijk om in standaarden, opdat staten zo veel mogelijk eenduidige maatregelen nemen als de veiligheid van de burgerluchtvaart mogelijk in het geding is.</li> </ol>
<b>Reactie</b>	<p>In een gezamenlijke brief (TK, 2015-2016, 33 997, nr. 56) hebben de ministers van Veiligheid en Justitie, Buitenlandse Zaken, Binnenlandse Zaken, Defensie en de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu gereageerd op het rapport en de aanbevelingen.</p> <p>Ad. 1. Het kabinet onderschrijft deze aanbeveling en stelt vast dat dit binnen het werkprogramma van de ICAO Task Force is opgepakt. Nederland speelde binnen deze Task Force een actieve rol en is vanuit verschillende departementen vertegenwoordigd.</p>

	<p>Ad. 2. Het kabinet deelt de mening van de OVV dat ICAO kritische vragen moet kunnen stellen over het luchtruimbeheer van staten waar een conflict gaande is. Het kabinet dringt aan op een meer voortvarende en verplichtende aanpak door ICAO en bevordert een gezamenlijke Europese aanpak richting ICAO. De eerste besprekingen met ICAO zijn hierover al begonnen voordat het OVV rapport verscheen en nadien voortgezet..</p> <p>Ad. 3. Dit is onderdeel van het werkprogramma van ICAO, zie daarvoor ook antwoord bij aanbeveling 1.</p>
<p><b>Stand van zaken implementatie</b></p>	<p>De Minister van Infrastructuur en Milieu (thans Infrastructuur en Waterstaat) geeft in een brief aan de Tweede Kamer (TK 2016-2017, nr. 1658) aan dat Nederlandse voorstellen ter ondersteuning van de uitvoering van adequate risico beoordeling door staten en luchtruimgebruikers (ICAO Annex 17) overgenomen zijn door ICAO.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Door inzet van Nederland op de Algemene Vergadering van ICAO in 2016 zijn de voorstellen voor aanvulling van het werkprogramma van ICAO aangenomen. Het desbetreffende Working Paper is mede namens Europese landen, Australië en Maleisië ingediend. De TK is hierover geïnformeerd.</li> <li>- Op een Conferentie van ICAO in oktober 2018 heeft Nederland opnieuw een Working Paper ingediend, gesteund door 44 Europese landen, Maleisië en Australië met verwijzing naar wat in Nederland en Europa inmiddels is opgezet en een oproep om ook elders in de wereld de informatie-uitwisseling te versterken.</li> <li>- Er is door ICAO een richtsnoer gemaakt voor het uitvoeren van risicoanalyses voor overvliegen van conflictgebieden, zowel voor lidstaten, bij beoordeling van sluiting, als voor luchtvaartmaatschappijen bij hun risicobeoordeling voor het plannen van vluchten.</li> <li>- Het voorstel van Nederland, voorgelegd aan een ICAO overleg (Annex17 Security), om lidstaten te verplichten om relevante informatie te delen met sectorpartijen ten behoeve van het adequaat uitvoeren van hun risico analyse voor het overvliegen van conflictgebieden is overgenomen en in de ICAO-regelgeving opgenomen (door de lidstaten van ICAO in te voeren vanaf november 2018).</li> <li>- Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft een expert gedetacheerd bij ICAO om de opstelling en uitvoering van het ICAO werkprogramma te ondersteunen.</li> <li>- Voorjaar 2018 heeft ICAO de tweede editie van ICAO Doc 10084, Risk Assessment Manual for Civil Aircraft Operations Over or Near Conflict Zones (openbaar toegankelijk op de publieke ICAO website). Dit document biedt een overzicht van uitgevoerde acties, werk in uitvoering en is tevens een toelichting voor landen en andere betrokkenen hoe om te gaan met informatie over conflictgebieden.</li> </ul> <p>De Onderzoeksraad voor Veiligheid heeft op haar website aangekondigd dat zij onderzoekt in hoeverre de aanbevelingen met betrekking tot het vliegen boven conflictgebieden, afkomstig uit het onderzoek naar de crash van vlucht MH17, zijn opgevolgd. De Raad wil inventariseren welke maatregelen partijen hebben getroffen op het gebied van luchtruimbeheer in conflictgebieden en het delen van dreigingsinformatie. Verder kijkt de Raad wat luchtvaartmaatschappijen doen op het vlak van risico-analyses voor het overvliegen van conflictgebieden en de verantwoording over de gekozen routes.</p>



<b>5 Onderzoek</b>	<b>Crash MH 17</b> (vervolg)
<b>Betrokkene</b>	<b>Aan de lidstaten van ICAO</b>
<b>Aanbeveling</b>	<p>Niveau 1: Luchtruimbeheer in conflictgebieden</p> <p>Zorg ervoor dat in het Verdrag van Chicago en de onderliggende Standaarden en Aanbevolen werkwijzen de verantwoordelijkheid van staten met betrekking tot de veiligheid van hun luchtruim zodanig wordt aangescherpt, dat duidelijk is in welke gevallen het luchtruim zou moeten worden gesloten.</p> <p>Het initiatief hiervoor zou kunnen liggen bij staten die het meest betrokken zijn bij het onderzoek naar de crash van vlucht MH17.</p>
<b>Reactie</b>	<p>In een gezamenlijke brief (TK, 2015-2016, 33 997, nr. 56) hebben de ministers van Veiligheid en Justitie, Buitenlandse Zaken, Binnenlandse Zaken, Defensie en de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu gereageerd op het rapport en de aanbevelingen.</p> <p>In de ICAO Task Force is o.a. gesproken hoe soevereine staten tot hun besluiten ten aanzien van het luchtruim zouden moeten komen. Dit is een essentiële stap, pas als duidelijk is wat van een land verwacht wordt, kan dat land daarop worden aangesproken.</p>
<b>Stand van zaken implementatie</b>	<p>De Minister van Infrastructuur en Milieu (thans Infrastructuur en Waterstaat) geeft in een brief aan de Tweede Kamer (TK, 2016-2017, nr. 1658) aan dat Nederlandse voorstellen ter ondersteuning van de uitvoering van adequate risico beoordeling door staten en luchtruimgebruikers (ICAO Annex 17) reeds overgenomen zijn door ICAO. Er is door ICAO een richtsnoer gemaakt voor het uitvoeren van risicoanalyses voor overvliegen van conflictgebieden, zowel voor lidstaten, bij beoordeling van sluiting, als voor luchtvaartmaatschappijen bij hun risicobeoordeling voor het plannen van vluchten.</p> <p>–Het voorstel van Nederland aan een ICAO overleg (Annex17 Security), om lidstaten te verplichten om relevante informatie te delen met sectorpartijen ten behoeve van het adequaat uitvoeren van hun risico analyse voor het overvliegen van conflictgebieden is overgenomen en in de ICAO- regelgeving is opgenomen (door de lidstaten van ICAO in te voeren vanaf november 2018).</p> <p>De Onderzoeksraad voor Veiligheid heeft op haar website aangekondigd dat zij onderzoekt in hoeverre de aanbevelingen met betrekking tot het vliegen boven conflictgebieden, afkomstig uit het onderzoek naar de crash van vlucht MH17, zijn opgevolgd. De Raad wil inventariseren welke maatregelen partijen hebben getroffen op het gebied van luchtruimbeheer in conflictgebieden en het delen van dreigingsinformatie. Verder kijkt de Raad wat luchtvaartmaatschappijen doen op het vlak van risico-analyses voor het overvliegen van conflictgebieden en de verantwoording over de gekozen routes.</p>

<b>5 Onderzoek</b>	<b>Crash MH 17 (vervolg)</b>
<b>Betrokkene</b>	<b>Aan ICAO en IATA</b>
<b>Aanbeveling</b>	<p>Niveau 2: Risicobeoordeling</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bevorder dat staten en luchtvaartmaatschappijen die beschikken over relevante informatie over dreigingen met betrekking tot een buitenlands luchtruim, deze tijdig ter beschikking stellen aan anderen die hier in verband met de luchtvaartveiligheid belang bij hebben. Zorg voor een uitbreiding en aanscherping van de hiervoor relevante paragrafen in de betreffende ICAO Annexen.</li> <li>2. Organiseer aanvullend op al genomen acties, zoals de website (ICAO Conflict Zone Information Repository) met berichten over conflictgebieden, een platform voor het uitwisselen van ervaringen en good practices ten aanzien van het beoordelen van de risico's aangaande het overvliegen van conflictgebieden.</li> </ol>
<b>Reactie</b>	<p>In een gezamenlijke brief (TK, 2015-2016, 33 997, nr. 56) hebben de ministers van Veiligheid en Justitie, Buitenlandse Zaken, Binnenlandse Zaken, Defensie en de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu gereageerd op het rapport en de aanbevelingen.</p> <p>Ad. 1. Het kabinet onderschrijft deze aanbeveling die primair moet worden opgepakt in internationaal verband, bijvoorbeeld via ICAO. Een mogelijk instrument om wereldwijd actief informatie te delen op dit gebied is de ICAO-website met informatie over conflictgebieden. Vooral voor staten en luchtvaartmaatschappijen met een relatief minder goede informatiepositie kan dit een belangrijke additionele informatie bron zijn. De werking van de ICAO-website wordt op korte termijn geëvalueerd.</p> <p>Nederland gebruikte in 2016 het Europees voorzitterschap om ook initiatieven bij EASA verder te brengen. Zo heeft de Task force van EASA, ook een rapport met aanbevelingen opgesteld.</p> <p>Wanneer de overheid beschikt over concrete, tegen de burgerluchtvaart gerichte dreigingsinformatie, dan worden de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen daarover geïnformeerd. Dit gebeurt onder coördinatie van de NCTV in nauwe samenwerking met de diensten, het ministerie van Infrastructuur en Milieu en het ministerie van Buitenlandse Zaken. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu deelt informatie afkomstig van ICAO en EASA met de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen en de bovengenoemde overheidspartijen.</p> <p>Ad. 2. Met ICAO, EASA en KLM (ten behoeve van inzet richting IATA) zal worden besproken hoe praktisch invulling kan worden aan inzet op de aanbeveling om naast de ICAO-website een platform op te richten voor het uitwisselen van good practices ten aanzien van risicobeoordeling.</p>
<b>Stand van zaken implementatie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ICAO heeft een aantal aanvullingen gemaakt. Zie het ICAO Document 10084. Dit document biedt een overzicht van uitgevoerde acties, werk in uitvoering en is tevens een toelichting voor landen en andere betrokkenen hoe om te gaan met informatie over conflictgebieden.</li> <li>- Op 30 juni 2016 is het Convenant inzake de deling van dreigingsinformatie voor de Burgerluchtvaart getekend door overheidsdeelnemers en Nederlandse luchtvaartmaatschappijen.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Het Convenantsoverleg wordt ook benut om het Europese overleg van DGHOME voor te bereiden. De uitkomsten van het DGHOME overleg worden door EASA gebruikt voor Conflict Zone Information Bulletins.</li> <li>- Het Ministerie van IenW en luchtvaartmaatschappijen (de Europese tak van IATA) zijn in gesprek met EASA om de berichten nog beter af te stemmen op de behoefte van luchtvaartmaatschappijen.</li> <li>- ICAO heeft de ICAO-website beëindigd, omdat er alternatieve websites zijn en vanwege verschillen van mening met veel landen wat op de website gepubliceerd zou moeten worden.</li> <li>- Het ICAO Document 10084 verwijst naar good practices in de wereld, zoals o.a. Nederland en de Europese initiatieven. De opzet van het Nederlandse Convenant wordt als template aanbevolen.</li> <li>- Het Ministerie van IenW heeft in overleg met ICAO een presentatie verzorgd bij een IATA conferentie in 2016 en in 2018, om luchtvaartmaatschappijen te ondersteunen in het opzetten van overleggen voor informatie-uitwisseling.</li> </ul> <p>De Onderzoeksraad voor Veiligheid heeft op haar website aangekondigd dat zij onderzoekt in hoeverre de aanbevelingen met betrekking tot het vliegen boven conflictgebieden, afkomstig uit het onderzoek naar de crash van vlucht MH17, zijn opgevolgd. De Raad wil inventariseren welke maatregelen partijen hebben getroffen op het gebied van luchtruimbeheer in conflictgebieden en het delen van dreigingsinformatie. Verder kijkt de Raad wat luchtvaartmaatschappijen doen op het vlak van risico-analyses voor het overvliegen van conflictgebieden en de verantwoording over de gekozen routes.</p>
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<b>5 Onderzoek</b>	<b>Crash MH 17</b> <i>(vervolg)</i>
<b>Betrokkene</b>	<b>Aan ICAO</b>
<b>Aanbeveling</b>	Niveau 2: Risicobeoordeling Wijzig relevante Standaarden zodanig dat risicoanalyse ook betrekking moeten hebben op dreigingen voor de burgerluchtvaart in het luchtruim op kruishoogte, met name bij het overvliegen van conflictgebieden. Daarbij zouden onzekerheid en risicoverhogende factoren een rol moeten spelen, in lijn met de voorstellen van de Working Group on Threat and Risk van ICAO.
<b>Reactie</b>	In een gezamenlijke brief (TK, 2015-2016, 33 997, nr. 56) hebben de ministers van Veiligheid en Justitie, Buitenlandse Zaken, Binnenlandse Zaken, Defensie en de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu gereageerd op het rapport en de aanbevelingen. Het kabinet volgt het voorstel van de OvV om aan te sluiten bij de voorstellen van de Working Group on Threat and Risk van ICAO. NL heeft actief input geleverd in deze werkgroep voor de methodiek voor risicoanalyse, waarin bovenstaande elementen zijn verwerkt. Dit heeft al geleid tot het vaststellen van richtsnoeren door middel van een ICAO circular. De volgende stap is dat deze worden omgezet in verplichte standaarden.

<b>Stand van zaken implementatie</b>	<p>- ICAO heeft een aantal voorstellen gemaakt. Zie ICAO Document 10084. Dit document biedt een overzicht van uitgevoerde acties, werk in uitvoering en is tevens een toelichting voor landen en andere betrokkenen hoe om te gaan met informatie over conflictgebieden.</p> <p>De Onderzoeksraad voor Veiligheid heeft op haar website aangekondigd da zij onderzoekt in hoeverre de aanbevelingen met betrekking tot het vliegen boven conflictgebieden, afkomstig uit het onderzoek naar de crash van vlucht MH17, zijn opgevolgd. De Raad wil inventariseren welke maatregelen partijen hebben getroffen op het gebied van luchtruimbeheer in conflictgebieden en het delen van dreigingsinformatie. Verder kijkt de Raad wat luchtvaartmaatschappijen doen op het vlak van risico-analyses voor het overvliegen van conflictgebieden en de verantwoording over de gekozen routes.</p>
--------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<b>5 Onderzoek</b>	<b>Crash MH 17 (vervolg)</b>
<b>Betrokkene</b>	<b>Aan IATA</b>
<b>Aanbeveling</b>	Niveau 2: Risicobeoordeling Zorg ervoor dat deze Standaarden met betrekking tot risicobeoordeling doorwerken in de IATA Operational Safety Audits (IOSA).
<b>Reactie</b>	In een gezamenlijke brief (TK, 2015-2016, 33 997, nr. 56) hebben de ministers van Veiligheid en Justitie, Buitenlandse Zaken, Binnenlandse Zaken, Defensie en de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu gereageerd op het rapport en de aanbevelingen. Het kabinet roept IATA op om deze ICAO-standaarden op te nemen in de IOSA.
<b>Stand van zaken implementatie</b>	<p>Staatssecretaris Dijksma heeft dit met IATA besproken en marge van de Algemene Vergadering van ICAO in 2016.</p> <p>Het Ministerie van IenW heeft in overleg met ICAO een presentatie verzorgd bij een IATA conferentie in oktober 2016 en in 2018, om luchtvaartmaatschappijen te ondersteunen in het opzetten van overleggen voor informatie-uitwisseling.</p> <p>De Onderzoeksraad voor Veiligheid heeft op zijn website aangekondigd dat zij onderzoekt in hoeverre de aanbevelingen met betrekking tot het vliegen boven conflictgebieden, afkomstig uit het onderzoek naar de crash van vlucht MH17, zijn opgevolgd. De Raad wil inventariseren welke maatregelen partijen hebben getroffen op het gebied van luchtruimbeheer in conflictgebieden en het delen van dreigingsinformatie. Verder kijkt de Raad wat luchtvaartmaatschappijen doen op het vlak van risico-analyses voor het overvliegen van conflictgebieden en de verantwoording over de gekozen routes.</p>

<b>5 Onderzoek</b>	<b>Crash MH 17</b> (vervolg)
<b>Betrokkene</b>	<b>Aan staten (State Operator)</b>
<b>Aanbeveling</b>	Niveau 2: Risicobeoordeling Zorg ervoor dat luchtvaartmaatschappijen via de nationale regelgeving worden verplicht risicoanalyses te maken van het overvliegen van conflictgebieden. Daarbij zouden onzekerheid en risicoverhogende factoren een rol moeten spelen, in lijn met de voorstellen van de Working Group on Threat and Risk van ICAO.
<b>Reactie</b>	In een gezamenlijke brief (TK, 2015-2016, 33 997, nr. 56) hebben de ministers van Veiligheid en Justitie, Buitenlandse Zaken, Binnenlandse Zaken, Defensie en de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu gereageerd op het rapport en de aanbevelingen. Nederland zal bevorderen dat dit traject in de Europese Unie parallel loopt aan het wijzigen van de betreffende ICAO-standaarden, zodat de verplichting voor luchtvaartmaatschappijen in Europa direct ingaat.
<b>Stand van zaken implementatie</b>	- ICAO heeft voorstellen gedaan. Zie ICAO document 10084. Dit document biedt een overzicht van uitgevoerde acties, werk in uitvoering en is tevens een toelichting voor landen en andere betrokkenen hoe om te gaan met informatie over conflictgebieden. Nederland heeft ICAO via de Working Papers voor de algemene vergadering van ICAO in 2016 aangegeven, om zodra de aangepaste regels van kracht zijn, in de ICAO audits bij de lidstaten te controleren of de lidstaten de ICAO regels adequaat hebben geïmplementeerd. De Onderzoeksraad voor Veiligheid heeft op haar website aangekondigd dat zij onderzoekt in hoeverre de aanbevelingen met betrekking tot het vliegen boven conflictgebieden, afkomstig uit het onderzoek naar de crash van vlucht MH17, zijn opgevolgd. De Raad wil inventariseren welke maatregelen partijen hebben getroffen op het gebied van luchtruimbeheer in conflictgebieden en het delen van dreigingsinformatie. Verder kijkt de Raad wat luchtvaartmaatschappijen doen op het vlak van risico-analyses voor het overvliegen van conflictgebieden en de verantwoording over de gekozen routes.

<b>5 Onderzoek</b>	<b>Crash MH 17</b> (vervolg)
<b>Betrokkene</b>	<b>Aan IATA</b>
<b>Aanbeveling</b>	Niveau 3: Verantwoording door luchtvaartmaatschappijen 1. Zorg ervoor dat bij de IATA aangesloten luchtvaartmaatschappijen afspraken maken over hoe zij informatie over vliegroutes over conflictgebieden op voor potentiële passagiers transparante wijze publiceren en daar verantwoording over afleggen. 2. Leg openbaar verantwoording af over gekozen vliegroutes, minimaal eenmaal per jaar.

<b>Reactie</b>	<p>In een gezamenlijke brief (TK, 2015-2016, 33 997, nr. 56) hebben de ministers van Veiligheid en Justitie, Buitenlandse Zaken, Binnenlandse Zaken, Defensie en de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu gereageerd op het rapport en de aanbevelingen.</p> <p>Ad. 1. Het kabinet onderschrijft deze ambitie.</p> <p>Ad. 2. Het kabinet ondersteunt de aanbeveling en benut het bestaande overleg met de luchtvaartmaatschappijen om op nationaal niveau hier afspraken over te maken.</p> <p>IATA heeft per brief aan de OVV gereageerd op deze aanbevelingen. Daarbij is de kanttekening geplaatst dat de daadwerkelijk gevlogen routes niet altijd dezelfde zijn als de van te voren geplande routes, bijvoorbeeld door weersomstandigheden of aanwijzingen van de verkeersleiding.</p>
<b>Stand van zaken implementatie</b>	<p>Het ministerie van IenW heeft begin 2018 met de luchtvaartmaatschappijen gesproken om meer harmonisatie in de berichtgeving op hun websites te bewerkstelligen. De luchtvaartmaatschappijen zijn hiermee aan de slag gegaan. Het blijft de verantwoordelijkheid van de luchtvaartmaatschappijen hoe de potentiële passagiers worden geïnformeerd.</p> <p>De Onderzoeksraad voor Veiligheid heeft op haar website aangekondigd dat zij onderzoekt in hoeverre de aanbevelingen met betrekking tot het vliegen boven conflictgebieden, afkomstig uit het onderzoek naar de crash van vlucht MH17, zijn opgevolgd. De Raad wil inventariseren welke maatregelen partijen hebben getroffen op het gebied van luchtruimbeheer in conflictgebieden en het delen van dreigingsinformatie. Verder kijkt de Raad wat luchtvaartmaatschappijen doen op het vlak van risico-analyses voor het overvliegen van conflictgebieden en de verantwoording over de gekozen routes.</p>

<b>6</b>	<b>MH17 Passagiersinformatie</b> (13 oktober 2015)
<b>Onderzoek</b>	
<b>Betrokken departement</b>	<b>Ministerie van Justitie en Veiligheid</b>
<b>Aanbeveling</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Leg vast dat de NCTV bij (luchtvaart)ongevallen in het buitenland met veel Nederlandse slachtoffers de regie heeft over het totale proces van het verzamelen en verifiëren van passagiersinformatie. Zorg ervoor dat het voor andere betrokken publieke en private organisaties helder is dat de NCTV de regie voert, wat dit betekent voor het proces en voor ieders taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden daarin.</li> <li>2. Neem de leerpunten uit dit onderzoek en eerder onderzoeken naar het functioneren van de Nederlandse crisisorganisatie mee in de aangekondigde verbetering, vereenvoudiging en flexibilisering van de crisisbeheersing. Zorg dat de eenduidige regie en doorzettingsmacht daar onderdeel van uitmaken.</li> </ol>
<b>Reactie</b>	<p>In een gezamenlijke brief (TK, 2015-2016, 33 997, nr. 56) hebben de ministers van Veiligheid en Justitie, Buitenlandse Zaken, Binnenlandse Zaken, Defensie en de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu gereageerd op het rapport en de aanbevelingen. Hieruit komt naar voren dat de Nederlandse overheid inmiddels verschillende acties heeft ondernomen om in nationaal en internationaal verband de passagiersinformatie beter te registeren en</p>

	toegankelijker te maken bij een calamiteit. Ook is de Rijksoverheid bezig met het opstellen van een Nationaal Crisisplan Vliegtuigongevallen om zo beter voorbereid te zijn in het geval van een ramp in binnen- of buitenland. Voor wat betreft de vereenvoudiging van Nederlandse crisisorganisatie geven de ministers aan dat de overheid bezig is met de ontwikkeling van uniform opgezette nationale crisisplannen.
<b>Stand van zaken implementatie</b>	<p>In september 2016 is het Nationaal Crisisplan Luchtvaartongevallen (NCP-L) opgeleverd en aan de Tweede Kamer aangeboden.<sup>1</sup> Het plan schetst de samenhang tussen taken en verantwoordelijkheden van alle betrokken publieke en private organisaties bij burgerluchtvaartongevallen. Bijzondere aandacht is besteed aan het proces van validatie en verificatie van passagiersgegevens, de identificatie van overleden slachtoffers en het informeren van verwanten. Het plan is vervolgens aangevuld met een beschrijving op hoofdlijnen van de nationale uitgangspunten en (samenwerkings-)afspraken bij militaire luchtvaartongevallen. Dit plan is bij brief van 11 december 2017 aan de Tweede Kamer aangeboden.<sup>2</sup></p> <p>De Onderzoeksraad geeft op haar website aan dat de Nederlandse overheid naar aanleiding van de drie aanbevelingen in het rapport MH17 Passagiersinformatie diverse acties heeft ondernomen om ervoor te zorgen dat passagiersinformatie sneller beschikbaar komt en nabestaanden beter worden geïnformeerd. De Onderzoeksraad is positief over de inzet en voorstellen, waarbij de praktijk echter nog moet uitwijzen of dit ook daadwerkelijk leidt tot concrete verbeteringen. De Raad is van mening dat de aanbevelingen voldoende zijn opgevolgd.</p>

<b>6 Onderzoek</b>	<b>MH17 Passagiersinformatie (vervolg)</b>
<b>Betrokken departement</b>	<b>Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat</b>
<b>Aanbeveling</b>	Neem in internationaal verband initiatieven om de registratie van de nationaliteit van vliegtuigpassagiers in internationale regelgeving te verankeren. Bevorder, in afwachting daarvan, dat luchtvaartmaatschappijen van elke passagier die van of naar een Nederlandse luchthaven reist voor vertrek de nationaliteit vastleggen in de systemen die in geval van een calamiteit passagiersinformatie leveren.
<b>Reactie</b>	In een gezamenlijke brief (TK, 2015-2016, 33 997, nr. 56) hebben de ministers van Veiligheid en Justitie, Buitenlandse Zaken, Binnenlandse Zaken, Defensie en de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu gereageerd op het rapport en de aanbevelingen. Hieruit komt naar voren dat de Nederlandse overheid inmiddels verschillende acties heeft ondernomen om in nationaal en internationaal verband de passagiersinformatie beter te registeren en toegankelijker te maken bij een calamiteit. Ook is de Rijksoverheid bezig met het opstellen van een Nationaal

<sup>1</sup> Kamerstukken II, 2015-2016, 30 821, nr. 32

<sup>2</sup> Kamerstukken II, 2017-2018, 29 517, nr. 136.

	Crisisplan Vliegtuigongevallen om zo beter voorbereid te zijn in het geval van een ramp in binnen- of buitenland. Voor wat betreft de vereenvoudiging van Nederlandse crisisorganisatie geven de ministers aan dat de overheid bezig is met de ontwikkeling van uniform opgezette nationale crisisplannen.
<b>Stand van zaken implementatie</b>	<p>Het opnemen van de nationaliteit op het passagiersmanifest alsmede het verplicht versturen van de elementen uit de machine readable zone van paspoorten (advanced passenger information (API)) zijn opgenomen in de internationale regelgeving (Annex 9 van ICAO). Hierdoor is er bij ongevallen sneller informatie beschikbaar over de aan boord aanwezige personen.</p> <p>De Onderzoeksraad geeft op haar website aan dat de Nederlandse overheid naar aanleiding van de drie aanbevelingen in het rapport MH17 Passagiersinformatie diverse acties heeft ondernomen om ervoor te zorgen dat passagiersinformatie sneller beschikbaar komt en nabestaanden beter worden geïnformeerd. De Onderzoeksraad is positief over de inzet en voorstellen, waarbij de praktijk echter nog moet uitwijzen of dit ook daadwerkelijk leidt tot concrete verbeteringen. De Raad is van mening dat de aanbevelingen voldoende zijn opgevolgd.</p>

<b>7 Onderzoek</b>	<b>Koolmonoxide – Onderschat en onbegrepen gevaar</b> ( <i>publicatie 18 november 2015</i> )
<b>Betrokken departementen</b>	<b>Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport</b>
<b>Aanbeveling</b>	<p>De Onderzoeksraad wijst op de hiaten in het stelsel dat de veiligheid van verbrandingsinstallaties moet waarborgen. Gezien het groot aantal betrokken partijen, met ieder hun eigen belangen, en het belang van een integrale aanpak, kan de verantwoordelijkheid niet volledig bij de branche gelegd worden. De Onderzoeksraad ziet hier een regisserende rol weggelegd voor de minister van Wonen en Rijksdienst (verantwoordelijk voor veilige woningen inclusief installaties) en de minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (verantwoordelijk voor veilige producten zoals gastoestellen en koolmonoxidemelders).</p> <p>Hiertoe doet de Onderzoeksraad de volgende aanbevelingen aan de minister van Wonen en Rijksdienst en de minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Stel een wettelijk verplichte uniforme erkenningsregeling in voor alle installateurs die verbrandingsinstallaties aanleggen en/of onderhouden in woningen en andere gebouwen.</li> <li>2. Formuleer wettelijke eisen (eventueel in Europees verband) die ertoe leiden dat verbrandingsinstallaties als geheel <i>failsafe</i> en <i>foolproof</i> zijn.</li> <li>3. Maak direct de volledige testresultaten van koolmonoxidemelders openbaar zodat bewoners/eigenaren zelf in staat worden gesteld om een bewuste afweging te maken bij de aanschaf ervan.</li> <li>4. Formuleer daarnaast wettelijke eisen (eventueel in Europees verband) die ertoe leiden dat de</li> </ol>



	<p>betrouwbaarheid en effectiviteit van koolmonoxidemelders gewaarborgd wordt. Stimuleer vervolgens de toepassing van betrouwbare en effectieve koolmonoxidemelders in woningen en publieke gebouwen.</p> <p>5. Zorg voor voorlichting over de risico's met betrekking tot koolmonoxide bij bewoners/eigenaren, installateurs en hulpverleners.</p> <p>6. Monitor de problematiek en de effectiviteit van maatregelen door registratie en onderzoek van koolmonoxideongevallen.</p>
<b>Reactie</b>	<p>Over de reactie van het kabinet en de opvolging van de aanbevelingen van de Onderzoeksraad is de Tweede Kamer schriftelijk geïnformeerd met:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- brief 17 juni 2016, TK 2015-2016, 32 757, nr. 136</li> <li>- brief 19 december 2016, TK 2016-2017, 28 325, nr. 162</li> <li>- brief 18 december 2017, TK 2017-2018, 28 325, nr. 168</li> </ul> <p><b>Aanvullend per aanbeveling t.b.v. onderhavig schema:</b></p> <p>Ad 1. Naar aanleiding van de aanbevelingen van de Onderzoeksraad wordt op dit moment door de minister van BZK invulling gegeven aan het opzetten van een wettelijk verplichte erkenningsregeling voor installateurs. Na inwerkingtreding van deze voorgenomen wettelijke verplichting (procescertificering) mogen werkzaamheden aan gasverbrandingsinstallaties alleen nog worden uitgevoerd door bedrijven die daartoe gecertificeerd zijn. Het wetsvoorstel (aanpassing in de Woningwet) om dit mogelijk te maken is op 13 september 2018 voor behandeling aan de voorzitter van de Tweede Kamer aangeboden. Nadere uitwerking van het stelsel vindt plaats in lagere regelgeving (het Bouwbesluit en de regeling Bouwbesluit 2012). Dit gebeurt in nauwe afstemming met de sector.</p> <p>Ad 2. Gastoestellen moeten voldoen aan de Europese richtlijn voor gastoestellen (Gas Appliances Directive (GAD), 2009/142/EG). Het verplichtstellen van CO-sensors in het toestel, vraagt daarom om een Europees afstemmingstraject. De GAD eist veiligheid van gastoestellen bij normaal gebruik. Normaal gebruik betekent onder meer dat de toestellen op de juiste wijze zijn geïnstalleerd en regelmatig worden onderhouden overeenkomstig de instructies van de fabrikant. De GAD heeft als doel een Europees interne markt voor producten die onder deze richtlijn vallen te bewerkstelligen. Het stellen van nationale aanvullende eisen aan de toestellen zoals het dwingend voorschrijven van een CO-sensor als onderdeel van het gastoestel is dan ook niet mogelijk. Op verzoek van de Minister van VWS heeft de Onderzoeksraad daartoe haar rapport 'Koolmonoxide, onderschat en onbegrepen gevaar' van 18 november 2015 gepresenteerd bij de Gas Appliances Directive Administrative Co-operation en bij de Working Group Gas Appliances. Bij deze bijeenkomsten zijn de lidstaten van de EU, de Europese Commissie, Europese branche organisaties, Notified Bodies, CEN en consumenten vertegenwoordigd.</p>

Uit gesprekken met de branche bleek dat het voornaamste is dat de CV-installatie veilig is en dat een CO-melders en sensoren de laatste restrisico's wegneemt. Inbouwen van een sensor lijkt een snelle goede oplossing, maar stuit technisch nog op de nodige onduidelijkheden. De branche geeft aan dat het moeilijk te controleren is of een ingebouwde sensor werkt tijdens een controle. Ook is er nog onduidelijkheid over hoe de sensor moet worden afgesteld. Er zijn allerlei nieuwe ontwikkelingen waardoor CV-installaties veiliger kunnen worden gemaakt. Onder andere controle op afstand. Mogelijk zijn er in de toekomst ontwikkelingen waarover de branche op vrijwillige basis afspraken kan maken.

Ad 3.

In 2015 en 2016 heeft de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA) onderzoek gedaan naar koolmonoxidemelders. Op de website van de NVWA staan de uitkomsten van deze onderzoeken en staat een overzicht met foto's (op merknaam) van de in 2016 onderzochte koolmonoxidemelders. Dit overzicht kunnen consumenten raadplegen en nagaan of de door hen aangeschafte en geïnstalleerde koolmonoxidemelders veilig zijn bevonden of zijn teruggeroepen door de producent. Op last van de NVWA zijn ook verschillende koolmonoxidemelders uit de handel genomen en zijn publiekswaarschuwingen uitgegaan.

Ad 4.

Producten, waaronder koolmonoxidemelders, mogen krachtens artikel 18 van de Warenwet alleen verhandeld worden indien zij, bij het gezien hun bestemming te verwachten gebruik, geen bijzondere gevaren kunnen opleveren voor de veiligheid of gezondheid van de mens.

Daarnaast bestaat voor koolmonoxidemelders de Europese norm EN 50291. De norm EN 50921 is thans een vrijwillige norm voor producenten en leveranciers van CO-melders.

Thans gebruikt de NVWA de norm EN 50291 voor onderzoek naar de betrouwbaarheid en effectiviteit van koolmonoxidemelders. Door toezicht en handhaving door de NVWA wordt voorkomen dat ondeugdelijke koolmonoxidemelders in de handel komen en zo nodig kunnen producten uit de handel worden genomen.

Het kabinet heeft het advies van de OvV om koolmonoxidemelders te stimuleren opgevolgd. Het kabinet stimuleert het aanbrengen van betrouwbare en effectieve koolmonoxidemelders via de landelijke (jaarlijkse) publiekscampagne 'Stop CO-vergiftiging' van Brandweer Nederland, de Veiligheidsregio's en de Nederlandse Brandwonden Stichting.

Ad 5.

Informatie over de risico's van koolmonoxide wordt gegeven op de website van de NVWA en op de website van de rijksoverheid. Daarnaast zal in het kader van de inwerkingtreding van het (onder Ad 1. genoemde) nieuwe wettelijke stelsel een brede publieke communicatie- en bewustwordingscampagne worden gestart. Hierbij zal

	<p>onder andere gewezen worden op het dan beschikbare (online) landelijke register met gecertificeerde installatiebedrijven.</p> <p>Ad 6. Het hiervoor (onder Ad 1.) genoemde nieuwe wettelijke stelsel zal voorzien in een controle van uitgevoerde werkzaamheden. Daarnaast kan door middel van thematisch toezicht informatie worden verzameld over het functioneren van het stelsel in de praktijk.</p>
<b>Stand van zaken implementatie</b>	Het wetsvoorstel (aanpassing in de Woningwet) om het voorgenomen nieuwe stelsel nader uit te werken is op 13 september 2018 voor behandeling aan de voorzitter van de Tweede Kamer aangeboden.

<b>8 Onderzoek</b>	<b>Ongeval Den Uylbrug, Zaandam</b> ( <i>publicatie 28 januari 2016</i> )
<b>Betrokken departement</b>	<b>Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat</b>
<b>Aanbeveling</b>	<p>Aan de minister van IenM (thans IenW) worden de volgende aanbevelingen gedaan:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Te zorgen voor aanpassing van normen en richtlijnen zodat deze brugbeheerders ondersteunen in het opzetten en uitvoeren van een integrale veiligheidsbenadering bij brugbediening op afstand.</li> <li>2. Te zorgen voor kennisdeling over veiligheidsrisico's van menselijk handelen bij bediening van kunstwerken op afstand, waarbij kennis uit andere transportsectoren (zoals luchtvaart en railverkeer) worden betrokken.</li> </ol>
<b>Reactie</b>	<p>Op 10 mei 2016 (TK, 2015-2016, 29 398, nr. 501) heeft de minister IenM een reactie op de aanbevelingen van de OvV aan de Tweede Kamer gestuurd. De OvV heeft gelijktijdig een reactie gekregen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. De minister geeft aan invulling te geven aan de door de OvV genoemde integrale veiligheidsbenadering door het gebruik van kaders: <i>Veilig onderbreken van landverkeer</i> en de <i>Landelijke Brug- en Sluisstandaard</i> (LBS). In het ontwerp en gebruik van verkeersbruggen en sluisen worden de menselijke factoren - naast de techniek en de organisatie- net als de veiligheid voor de gebruikers altijd als een belangrijke factor meegenomen. Dit geldt ook voor renovaties en aanpassingen van deze objecten. De genoemde kaders en de praktijkvertaling in de contracten met marktpartijen zorgen samen voor een uniformering van de bediening zoals het publiek die van buitenaf waarneemt en voor standaardisatie van de bedienmiddelen in de bedieningsposten. Daarnaast zal worden nagegaan in hoeverre de integrale veiligheidsbenadering en de aandacht voor menselijke factoren voldoende zijn uitgewerkt in de Richtlijn Vaarwegen.</li> <li>2. De minister zal invulling geven aan de tweede aanbeveling door zorg te blijven dragen voor kennisdeling over veiligheidsrisico's van menselijk handelen bij bediening van kunstwerken op afstand. Zoals ik hierboven al aangaf zal ik hier invulling aan blijven geven. Er zijn reeds verschillende</li> </ol>

	<p>samenwerkingsverbanden waarin onder andere kennis over menselijke factoren wordt gedeeld. Zo bestaat er het platform Water Ontmoet Water/Wegbeheerders Ontmoeten Wegbeheerders (WOW) dat de landelijke ontmoeting en uitwisseling van kennis en ervaring van weg- en waterbeheerders van rijk, provincies, gemeenten, havenbedrijven, waterschappen organiseert en stimuleert. Binnen dit platform is over het OvV rapport gesproken en zijn afspraken gemaakt over verdere kennis- en ervaringsdeling. Hierbij zal ik ook kennis en ervaring vanuit de Landelijke Brug- en Sluisstandaard van Rijkswaterstaat delen. Daarnaast zijn experts op het gebied van menselijke factoren van Rijkswaterstaat en ProRail vertegenwoordigd in een kennisnetwerk 'Human Factors' met onder andere TNO, verschillende universiteiten, het Nederlands Lucht en Ruimtevaartcentrum. Tevens is er op regelmatige basis kennisuitwisseling met de beheerders uit Duitsland, Vlaanderen en Engeland. De minister van IenM zal via Rijkswaterstaat en ProRail in dergelijke overleggen agenderen hoe de kennisuitwisseling op het gebied van Human factors gerelateerd aan de bediening van objecten op afstand nog verder kan worden bevorderd.</p>
<p><b>Stand van zaken implementatie</b></p>	<p>De beide aanbevelingen zijn samen met andere vaarwegbeheerders opgepakt in het Platform WOW. Platform WOW staat voor Wegbeheerders Ontmoeten Wegbeheerders en tevens voor Water Ontmoet Water.</p> <p>Binnen het WOW is er naar aanleiding van het incident en van uw onderzoek en aanbevelingen een werkgroep gestart met vertegenwoordigers van RWS, provincies, gemeenten en waterschappen. Hierin is ook gemeente Zaanstad vertegenwoordigd. De nieuwe risicobeoordelingsmethodiek die door gemeente Zaanstad is ontwikkeld en de bedienfilosofie van de provincie Zuid-Holland met de onderliggende onderzoeken, o.a. op het specialistische gebied van eye-tracking zijn belicht.</p> <p>Daarnaast is er in WOW-verband bekeken hoe de integrale veiligheidsbenadering die u beschrijft past in de kaders, richtlijnen en normen. De Richtlijn Vaarwegen is niet de best plaats om uitgebreid te beschrijven hoe een integrale veiligheidsbenadering geborgd dient te worden. Wel is in deze richtlijn nu aangegeven dat een veiligheidsbenadering geboden is waarbij ook de menselijke factor (bedienaar en verkeersdeelnemers) voldoende tot zijn recht komt.</p> <p>Er wordt een toets ontwikkeld om te faciliteren dat elke vaarwegbeheerder in alle fasen van ontwerp, aanleg, renovatie en dagelijks gebruik van een object kan toetsen of er rekening gehouden is met Human Factors van zowel de bediening als de gebruikers en van de wisselwerking tussen het object de omgeving.</p> <p>Verder zijn binnen RWS de volgende acties in gang gezet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Het kader OSBI (object specifieke bedien instructie) wordt geactualiseerd en aangevuld met een Quick reference card.</li> <li>- In het kader van opleiden, trainen en oefenen organiseert RWS 2-jaarlijkse bediendagen voor alle operators van RWS en er wordt gedacht over een periodieke 'profcheck' voor bedienend personeel.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mede in verband met de invoering van corridor gerichte Bediening en Begeleiding wordt vanaf heden iedereen opgeleid op het niveau van operator met de bevoegdheid om ook op bediencentrales te werken.</li> <li>- Op de bediencentrale Tilburg start een pilot met eye tracking. Met eye tracking apparatuur wordt de oogbeweging van de operator gevolgd, en kan hij achteraf nagaan hoe hij heeft geschouwd. Dit wordt ingezet om operator beter bewust te maken van het schouwproces en bij succes wordt bezien of dit breder toepasbaar is.</li> </ul>
--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<b>9 Onderzoek</b>	<b>Risicobeheersing bij spoorvervoer gevaarlijke stoffen</b> ( <i>publicatie 10 maart 2016</i> )
<b>Betrokken departement</b>	<b>Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat</b>
<b>Aanbeveling</b>	<p>Aan de staatssecretaris van IenM (thans IenW) worden de volgende aanbevelingen gedaan:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Het bevorderen van aanscherping van de internationale regelgeving voor spoorvervoer van gevaarlijke stoffen (RID).</li> <li>2. Vooruitlopend op bovenstaande aanscherping, afspraken te maken met verladers uit de chemische industrie en goederenvervoerders om deze maatregelen zo snel mogelijk in Nederland in te voeren.</li> </ol>
<b>Reactie</b>	<p>De staatssecretaris IenM heeft richting OvV en Tweede Kamer gereageerd op de aanbevelingen van de OvV dd 26 mei 2016 (TK, 2015-2016,.30373, nr. 60) en 28 november 2016 :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. In het RID-overleg<sup>3</sup> van de OTIF<sup>4</sup> is terughoudend is gereageerd op deze aanbevelingen. Andere lidstaten voelen er niet voor om spoorbedrijven vanwege het incident in Tilburg tot kostenverhogende maatregelen te verplichten. Op verzoek van de lidstaten (en spoorbedrijven) zal een kosten-baten analyse worden uitgevoerd. Zodra de uitkomsten beschikbaar zijn, zal de staatssecretaris de inspanningen voortzetten om afspraken te maken over de te nemen maatregelen.</li> <li>2. Ten aanzien van de RID-regelgeving is bijv. bepaald en internationaal afgesproken dat deelnemende lidstaten zich onthouden van aanvullende landelijke regels op terreinen waar in het RID reeds afspraken over zijn gemaakt. Dat geldt onder meer voor de regelgeving op het gebied van de uitrusting van wagens en samenstelling van treinen. Een complicatie bij het maken van afspraken met verladers en vervoerders van chemische producten over het vrijwillig invulling geven van de genoemde maatregelen, is dat het goederenvervoer bij uitstek internationaal georiënteerd is. Buitenlandse partijen die op het spoor actief zijn kunnen niet worden</li> </ol>

<sup>3</sup> RID: Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (Reglement betreffende het internationaal spoorwegvervoer van gevaarlijke goederen).

<sup>4</sup> OTIF: Organisation intergouvernementale pour les Transports Internationaux Ferroviaires (intergouvernementele organisatie voor het internationale spoorwegvervoer).

	<p>verplicht, waardoor een ongelijk speelveld voor spoorpartijen zou ontstaan. Dergelijke afspraken kunnen mogelijk wel op vrijwillige basis worden gemaakt. Met spoorvervoerders en –verladers hebben gesprekken plaatsgevonden over de mogelijkheden voor vrijwillige invoering van de aanbevelingen. Een aantal verladers heeft aangegeven dat zij inmiddels onderzoeken of en hoe vrijwillig opklimbeveiliging kan worden aangebracht op nieuw en bestaand materieel. Verder is in deze gesprekken duidelijk geworden dat vervoerders en verladers aan de hand van de resultaten van de hiervoor genoemde verkenning van de kosten en de baten van de betreffende maatregelen, nadere afspraken willen maken over de manier waarop hier invulling aan kan worden gegeven. Er zal nader onderzoek worden uitgevoerd:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. een inventarisatie van de invloeden en effecten van beide maatregelen op het gebied van spoorveiligheid;</li> <li>b. de verhouding van deze effecten met de kosten die hiermee zijn gemoeid en;</li> <li>c. advies en aanbevelingen met aandacht voor eventuele alternatieven.</li> </ul> <p>De resultaten zullen worden benut voor verder overleg met de verladers en vervoerders over veiligheidsverbeterende maatregelen en eventuele internationale opvolging.</p>
<b>Stand van zaken implementatie</b>	<p>De staatssecretaris IenW heeft bij brief van 11 juli 2017 de Onderzoeksraad en 20 juni 2018 (TK, 2017-2018, 30373, nr. 68) de Tweede Kamer geïnformeerd over de opvolging van de aanbevelingen van de OvV:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Uitvoeren onderzoek naar de kosten en de baten van het doorvoeren van door de OvV uitgebrachte aanbevelingen. Hieruit blijkt dat de kosten van de aanbevelingen fors hoger zijn dan de baten. Met deze uitkomst is er geen internationale steun voor aanpassing van de betreffende regelgeving in het RID.</li> <li>- Gesprekken met de spoorsector over manieren om op een alternatieve wijze en/of op vrijwillige basis invulling te geven aan de aanbevelingen van de OvV. De spoorbedrijven zijn hier op verschillende manieren toe bereid. Zo hebben spoorbedrijven hun werkwijze ten aanzien van vertrektijden aangescherpt, zodat minder afwijkingen van geplande ritten voorkomen. Daarnaast heeft ProRail een planningstool beschikbaar gesteld voor vervoerders die gebruik maken van vaste treinpaden. Deze tool maakt inzichtelijk welke routes het meest veilig zijn. Tenslotte heeft een aantal verladers op Chemelot inmiddels besloten nieuwe ketelwagens standaard te voorzien van overbufferingsbeveiliging. De ILT zal de voortgang monitoren.</li> </ul>

<b>10 Onderzoek</b>	<b>Kapseizen beunschepen</b> ( <i>publicatie 28 april 2016</i> )
<b>Betrokken departement</b>	<b>Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat</b>
<b>Aanbeveling</b>	<p>De Onderzoeksraad beoogt dat met het rapport een proces op gang komt om open normen in de praktijk te concretiseren. Hierbij dienen meerdere partijen samen te werken, waarbij de Onderzoeksraad een regisserende rol ziet voor het ministerie van IenM (thans IenW). Daarvoor doet de raad onderstaande aanbeveling:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Het op gang brengen van een proces waarin de Inspectie Leefomgeving en Transport, in samenwerking met eigenaren van schepen, verzekeringsmaatschappijen en brancheverenigingen in de binnenvaart, de</li> </ul>

	veiligheid van beunschepen die spuitzand verladen op open water waarborgt.
<b>Reactie</b>	<p>Op 7 november 2016 (TK, 2016-2017, 2016D42330) heeft de minister IenM een reactie op de aanbevelingen van de OvV aan de Tweede Kamer gestuurd. De OvV heeft gelijktijdig een reactie gekregen. De minister van IenM geeft aan dat zij de aanbeveling onderschrijft en dat de Inspectie Leefomgeving en Transport het voortouw neemt om dit proces in gang te zetten. Hiervoor zijn al een aantal stappen gezet.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Er is overleg met de sector over hoe de veiligheid van beunschepen beter gewaarborgd kan worden.</li> <li>•Met name de bewustwording van de risico's rond stabiliteit bij (het laden van) beunschepen moet groter worden bij de sector. De ILT bespreekt met de sector welke concrete acties nodig zijn om de bewustwording te vergoten.</li> <li>•Daarnaast heeft de ILT de certificerende instellingen in de binnenvaart gevraagd met een voorstel te komen hoe schippers beter rekening kunnen houden met de stabiliteit van beunschepen.</li> </ul>
<b>Stand van zaken implementatie</b>	Het proces om invulling te geven aan het waarborgen van de veiligheid van beunschepen die spuitzand verladen is door de Inspectie op gang gebracht via verschillende lijnen. Het onderwerp is geagendeerd op het certificeringsoverleg, een overleg waarbij naast de Inspectie de klassenbureaus en de brancheverenigingen aanwezig zijn. Daarnaast is de ILT in gesprek gegaan met diverse bedrijven, vervoerders en verladers van spuitzand en andere relevante actoren zoals de verzekeringsmaatschappijen. Naast het eerder genoemde certificeringsoverleg zijn er ook bilaterale gesprekken met de klassenbureaus gevoerd over de stabiliteit van beunschepen. Tot slot is er aandacht voor locatie van overslag. Met de uitvoering van deze activiteiten (certificeringsoverleg, gesprekken met de actoren in de spuitzandmarkt, gesprekken met de certificerende partijen en de aandacht voor de locatie van de overslag) is invulling gegeven aan de aanbeveling van de OVV.

<b>11 Onderzoek</b>	<b>Hijsongeval Alphen aan den Rijn</b> ( <i>publicatie 29 juni 2016</i> )
<b>Betrokken departement</b>	<b>Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties</b>
<b>Aanbeveling</b>	<p>In het OvV-rapport "Hijsongeval Alphen aan de Rijn" dd 29 juni 2016 heeft de OvV de volgende aanbevelingen gedaan aan de minister voor Wonen en Rijksdienst (thans BZK).</p> <p><b>Aanbeveling 2</b> Bewerkstellig, samen met de bouwsector, dat opdrachtgevers in de overeenkomsten die zij sluiten met de partijen die deelnemen aan het project:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. één centrale partij aanwijzen die verantwoordelijkheid draagt voor een systematisch proces van risicobeheersing voor het gehele bouwproces, met inbegrip van de omgevingsveiligheid en</li> <li>2. dat zij de overige partijen verplichten om onder regie van de aldus aangewezen partij zodanig met elkaar</li> </ol>

	<p>samen te werken als nodig is voor een doelmatige organisatie van dat proces van risicobeheersing. De risicoverantwoordelijkheid en samenwerkingsverplichtingen dienen helder en coherent te worden geregeld in de algemene voorwaarden bij overeenkomsten die de opdrachtgever en de partijen die deelnemen aan een bouwproject met elkaar sluiten.</p> <p><b>Aanbeveling 3</b> Bewerkstellig dat in aanbestedingsprocedures voor bouwprojecten in stedelijk gebied omgevingsveiligheid als gunningscriterium wordt opgenomen en in contracten nader wordt gereguleerd.</p> <p><b>Aanbeveling 4</b> Veranker een risicogestuurd afwegingskader in het Bouwbesluit dat bepaalt onder welke omstandigheden een bouwveiligheidsplan als voorwaarde voor de verlening van een omgevingsvergunning geboden is.</p> <p>Zorg voor veiligheid is een kerntaak van de overheid. Indien risicovolle bouwprojecten worden voorgedragen voor vergunningverlening, dient de gemeente zich ervan te verzekeren dat de veiligheid van de omgeving van een bouwwerk gewaarborgd is. Daartoe bestaat een wettelijk instrument in de vorm van een bouwveiligheidsplan. Dit plan is echter facultatief. De Raad is van oordeel dat het bouwveiligheidsplan vaker en intensiever gebruikt kan worden om de omgevingsveiligheid van bouwprojecten te verzekeren. Voor de vraag onder welke omstandigheden een bouwveiligheidsplan geboden is, acht de Raad het van belang dat gemeenten hierin ondersteund worden door een wettelijk vastgelegd afwegingskader. De risicoafweging of een bouwveiligheidsplan geboden is, wordt hierdoor onderbouwd en transparant.</p>
<b>Reactie</b>	<p>Op 22 december 2016 is door de minister voor WenR een schriftelijke reactie gestuurd aan de OvV en een afschrift hiervan aan de Tweede Kamer (TK, 2016-2017, 2016D50641). Samengevat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Voor wat betreft <b>aanbeveling 2</b> treedt de minister voor WenR in overleg met het bouwbedrijfsleven om de omgevingsveiligheid in de standaardbepalingen van de DNR 2011, UAV 2012 en UAV-gc 2005 te laten opnemen;</li> <li>- Voor wat betreft <b>aanbeveling 3</b> zal het ministerie van Economische Zaken op de website van het PIANOo Expertisecentrum Aanbesteden aandacht worden besteed aan het opnemen van aanbestedingseisen voor omgevingsveiligheid;</li> <li>- Voor wat betreft <b>aanbeveling 4</b> beziet de minister voor WenR in overleg met de VBWTN en andere bouwpartijen hoe in het nieuwe Besluit Bouwwerken Leefomgeving naar het document dat de VBWTN maakt voor omgevingsveiligheid kan worden verwezen.</li> </ul>
<b>Stand van zaken</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Voor wat betreft <b>aanbeveling 2</b> is er onderzoek uitgevoerd door het Instituut voor Bouwrecht (IBR). Er zijn</li> </ul>



<b>implementatie</b>	<p>voorstellen geformuleerd voor aanpassingen in de UAV 2012 en suggesties gedaan voor wijzigingen in de UAV-gc 2005 en DNR 2011. Door het bouwbedrijfsleven is in de begeleidingscommissie bij dit onderzoek gepleit om niet te volstaan met privaatrechtelijke maatregelen, maar ook publiekrechtelijk één centrale partij voor de omgevingsveiligheid voor te schrijven in de bouwregelgeving. De minister van BZK heeft in een brief van 3 september 2018 aan de Tweede Kamer gemeld dat zij de bouwregelgeving aanpast door één centrale partij voor de omgevingsveiligheid aan te wijzen in lijn met de arbeidsveiligheid. En dat zij de UAV 2012 aanpast met inachtneming van de voorstellen van het IBR.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Voor wat betreft <b>aanbeveling 3</b> is op de website van PIANOo de informatie te vinden met betrekking tot het opnemen van aanbestedingseisen voor omgevingsveiligheid, via de door PIANOo gepubliceerde Handreiking omgevingsveiligheid.</li> <li>- Voor wat betreft <b>aanbeveling 4</b> heeft de VBWTN in 2018 haar Richtlijn Bouw- en sloopveiligheid gepubliceerd. Hierin staat een afwegingskader in voor het vragen om een bouwveiligheidsplan bij een vergunningsaanvraag.</li> </ul>
----------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<b>12 Onderzoek</b>	<b>Medische hulpverlening op de Noordzee</b> ( <i>publicatie 7 juli 2016</i> )
<b>Betrokken departementen</b>	<b>Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport</b>
<b>Aanbeveling</b>	<p>De Onderzoeksraad heeft structurele tekorten aangetroffen in het functioneren van de medische hulpverlening op de Noordzee, maar ziet mogelijkheden voor betrokken partijen om deze tekorten weg te nemen. Daartoe doet de Onderzoeksraad onderstaande aanbevelingen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. De minister van IenM (thans IenW) wordt aanbevolen ervoor zorg te dragen dat het proces van medische hulpverlening op de Noordzee zowel aan de internationale afspraken als aan de uitgangspunten van medische zorg in Nederland voldoet en aansluit bij de zorgketens op land. Daarbij moet de minister van VWS betrokken worden en overige betrokken partijen zo gefaciliteerd en gepositioneerd worden dat zij hun taken kunnen uitvoeren.</li> <li>2. De minister van VWS wordt aanbevolen er zorg voor te dragen dat het proces van medische hulpverlening op de Noordzee voldoet aan de uitgangspunten van medische zorg in Nederland en aansluiten bij de zorgketens op het land.</li> <li>3. De minister van VWS wordt aanbevolen de ketenpartijen te stimuleren en ondersteunen bij het ontwikkelen van normen voor medische hulpverlening op de Noordzee en bij het inrichten van het daarbij behorende zorgproces.</li> <li>4. De minister van VWS wordt aanbevolen er zorg voor te dragen dat de Inspectie voor de Gezondheidszorg op basis van dit normenkader toezicht houdt op het proces van medische hulpverlening op de Noordzee.</li> </ol>
<b>Reactie</b>	De TK is op 15 december 2016 geïnformeerd over de reactie van de minister van Infrastructuur en Milieu, mede

namens de minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport aan de Onderzoeksraad voor Veiligheid (TK, 2016-2017, 30 490, nr. 28). De internationale afspraken zijn, voor zover noodzakelijk, vertaald naar Nederlandse wetgeving en zijn voor toepassing in Nederland uitgewerkt in de nota 'maritieme en aeronautische noodhulp op de Noordzee 2010 – 2015 met een update in een brief aan de Kamer over dit onderwerp eind 2015 voor de periode 2016 – 2020. Hierin zijn met name de middelen en de zorgnormen beschreven. De inzet van de middelen leidt mede tot medische zorg doordat er een ambulanceverpleegkundige aanwezig is bij een acuut medisch ongeval. Eind 2020 zal een nieuw stuk aan de Kamer worden gezonden voor de periode 2021 – 2025.

Uitgangspunt van de medische zorg in Nederland is dat zorg effectief, veilig en op tijd moet zijn. De Wet kwaliteit, klachten en geschillen zorg (Wkkgz) regelt wat goede zorg door zorgaanbieders (instellingen en solistisch werkende zorgverleners) inhoudt en wat er moet gebeuren als mensen een klacht hebben over de zorg. De Kustwacht valt onder de Wkkgz en zal als zodanig moeten borgen dat de Radio Medische Dienst (RMD) en de zorgverleners, artsen, verpleegkundigen of ambulanceverpleegkundigen die door de Kustwacht of de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM) worden ingezet, goede zorg leveren conform de Wkkgz.

De RMD, vallend onder de KNRM, heeft het initiatief genomen om, samen met andere partijen, betrokken bij de medische hulpverlening op de Noordzee, de hele keten te analyseren. Daar waar mogelijk aanvullende medische zorgnormen nodig zijn, worden deze ontwikkeld. Dit moet leiden tot een breed gedragen concept normenkader voor de zorgketen die medische hulp op de Noordzee biedt voor de zomer van 2017. De basis van dit normenkader zijn de bestaande kaders huisartsenzorg en ambulancezorg. Hierna volgt een verbijzondering voor de situatie op de Noordzee. Aanvullend op dit normenkader zal de IGZ een toetsingskader formuleren om toezicht te kunnen houden op de kwaliteit van medische zorg op de Noordzee.

Om de kwaliteit van zorg te bewaken en constant te verbeteren is het van belang dat er in de organisatie een open cultuur is waarin calamiteiten worden gemeld en er structurele evaluaties plaatsvinden en lessen worden geleerd die leiden tot verbetering van de processen. Dit is ook een verplichting die voortkomt uit de Wkkgz. De Kustwacht en de RMD hebben afgesproken om twee keer per jaar bijeenkomsten te organiseren met alle betrokken partijen waar evalueren en leren van de incidenten en calamiteiten in de medische zorgverlening centraal staan. De Kustwacht, Ambulancezorg Nederland (AZN) en het landelijk netwerk acute zorg (LNAZ) zijn van mening dat op voorstel van de Kustwacht met de Kustwacht (aanvullende) afspraken moeten worden gemaakt om de acute zorgketen boven de Noordzee te laten aansluiten op de uniformen en landelijke geldende acute zorgafspraken op het land. De komende periode wordt gezien hoe dit praktisch vorm kan krijgen. Tevens heeft het LNAZ toegezegd in overleg met partijen te willen onderzoeken hoe de zorg voor hyperbare geneeskunde/zorg bij duikongevallen ingericht kan worden en wat voor landelijke afspraak hierover kan worden opgesteld.

Aan de directeur Kustwacht beveelt de OvV aan in samenwerking met onder andere de KNRM, de RMD, de

	<p>Noordzee Helikopters Vlaanderen (NHV) de gemeenschappelijke meldkamers en ziekenhuizen, ervoor te zorgen dat bij de inrichting en werking van het proces van medische hulpverlening op de Noordzee optimale aansluiting wordt gerealiseerd op de zorgketens op land. Dit proces moet voldoen aan de uitgangspunten van medische zorg in Nederland en gelet op de centrale positie van de Kustwacht in het proces, is het aan te bevelen dat de Kustwacht de verantwoordelijkheid neemt voor het voortdurend verbeteren van deze hulpverlening.</p> <p>In het rapport verwijst de OvV een aantal keren op het ontbreken van een systematisch triagesysteem. Triage kan alleen worden uitgevoerd door medisch geschoold personeel. Er is voor de Kustwachtcentralist, die niet medisch geschoold is, door de Radio Medische Dienst een vragenlijst samengesteld waarbij de centralist snel de urgentie van de hulpvraag kan bepalen. De procedure geschetst in het schema op pagina 31 van het OvV rapport is inmiddels aangepast. Bij een urgente medische hulpvraag wordt het traject 'medisch advies RMD' en daarna het opstarten van de medische evacuatie niet meer volgtijdelijk maar parallel uitgevoerd. Dit is vergelijkbaar met de werkwijze op het land, waar ambulances volgens DIA (directe inzet ambulances) werken. Daarnaast zijn de centralisten recent door de Politieacademie getraind in gesprekstechnieken en eenduidige communicatie.</p> <p>Naast de verbetering van de triage ontwikkelt de Kustwacht momenteel, in samenwerking met AZN en het LNAZ, een aantal scenario's hoe en op welk moment de logistieke keten het beste kan aansluiten op de meldkamers ambulancezorg. Aangezien de meldkamers ambulancezorg goed zicht hebben op de geldende afspraken, de beschikbaarheid, de bereikbaarheid en hiermee dus de mogelijkheden van de zorg in de verschillende regio's op land, wordt de keuze waar de patiënt naar toe moet, belegd bij de meldkamers ambulancezorg. Zoals eerder opgemerkt wordt het hele hulpverleningstraject momenteel met deze betrokken partners doorgenomen om te bezien wat organisatorisch en technisch mogelijk is.</p>
<p><b>Stand van zaken implementatie</b></p>	<p>Als aanvullende maatregel ter ondersteuning van de voortdurende verbetering van het proces heeft de Radiomedische Dienst samen met de Kustwacht het Nederlands Normalisatie Instituut verzocht tot de ontwikkeling van een HKZ- norm. Dit heeft eind 2017 geresulteerd in de HKZ- norm "Keten medische hulpverlening op zee". Participerende zorgverleners zijn bezig met de implementatie. In 2019 zal er door een certificerende instelling een nul- audit worden uitgevoerd.</p> <p>Er zijn verbeteringen in de operationele RMD - en MEDEVAC- procedures doorgevoerd, waaronder het gebruik van een specifiek uitvraagprotocol om de urgentie van een medische hulpvraag te bepalen.</p> <p>De aansluiting van zee – land is per 1 december 2017 aangepast. De aansluiting bestaat inmiddels uit een medische koppeling tussen RMD- arts en GMK en een logistieke koppeling tussen het Kustwachtcentrum en GMK. AZN heeft begin 2018 het kwaliteitskader ambulancezorg op het water vastgesteld. Hierin wordt beschreven hoe de verantwoordelijkheden zijn belegd en de processen lopen met betrekking tot een acute en ernstige zorgvraag van een patiënt op of aan het water.</p>

<b>13 Onderzoek</b>	<b>Botsing tussen een reizigerstrein en een hoogwerker te Dalfsen</b> ( <i>publicatie 13 december 2016</i> )
<b>Betrokken departement</b>	<b>Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat</b>
<b>Aanbeveling</b>	<p>De Onderzoeksraad stelt in het rapport dat de botsveiligheidseisen dienen te worden aangescherpt. Daartoe doet de Onderzoeksraad onderstaande aanbeveling aan de Staatssecretaris van IenM (thans IenW):</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Het bevorderen van zodanige aanscherping van de Europese norm voor de botsveiligheid van treinen dat de overlevingsruimte die bij referentiebotsingen voor de machinist moet overblijven zich in ieder geval ook ter plaatse van de bestuurdersstoel dient te bevinden.</li> </ol> <p>Daarnaast concludeert de Onderzoeksraad ook in het rapport dat het beoordelen en verbeteren van de overwegveiligheid zowel inhoudelijk als procesmatig verbetering behoeft. Daartoe doet de Onderzoeksraad onderstaande aanbeveling aan de Minister van IenM (thans IenW):</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Het bewerkstelligen dat lokale wegbeheerders gezamenlijk met de spoorbeheerder de veiligheid van de overwegen in hun wegen beoordelen en waar mogelijk verbeteren.</li> </ol>
<b>Reactie</b>	<p>Op 20 maart 2017 (TK, 2016-2017, 29 893, nr. 211) en op 29 juni 2017 (TK, 2016-2017, 29893, nr. 214) heeft de staatssecretaris van IenW een reactie op de aanbevelingen van de OvV aan de Tweede Kamer gestuurd. De OvV heeft gelijktijdig een reactie gekregen.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. De staatssecretaris zegt toe met vervoerders en ProRail overleg te voeren om in kaart te brengen wat de gevolgen zijn van de voorgestelde aanscherping van de regelgeving. Daarna zal de staatssecretaris zich in Europees verband inspannen om de voorgestelde aanscherping te bepleiten.</li> <li>2. De staatssecretaris is voornemens de volgende zaken in het overwegenbeleid aan te passen: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Wegbeheerders laten participeren in de risico-inventarisatie van ProRail, en het overwegenregister uit te breiden zodat de fysieke uitrusting van de overweg, kenmerken van de omgeving en de hoeveelheid en type verkeer hierbij worden betrokken.</li> <li>- Wegbeheerders dienen ontwikkelingen en aanpassingen die van invloed zijn op de overweg bij ProRail te melden en samen met ProRail daarbij passende oplossingsrichtingen formuleren.</li> <li>- Volgens het principe 'de veroorzaker betaalt' zal de wegbeheerder vaker dan nu moeten zorgen voor financiering van benodigde maatregelen.</li> <li>- De staatssecretaris gaat met de wegbeheerders overleggen over het passende instrumentarium, zoals verankering in de Omgevingswet.</li> </ul> </li> </ol>
<b>Stand van zaken implementatie</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. De staatssecretaris wil de aanscherping van de Europese norm voor botsveiligheid van treinen in Europa bespreekbaar maken. Het proces daartoe bevindt zich bij het departement op dit moment in de voorbereidende fase. De staatssecretaris zal de Tweede Kamer over de voortgang informeren.</li> <li>2. Een belangrijk onderdeel van het aangescherpte overwegenbeleid is dat overwegen risicogestuurd zullen</li> </ol>

worden aangepakt. Daartoe is een upgrade van het Overwegenregister (register waarin iedere overweg is opgenomen en voorzien van punten ten aanzien van een aantal vastgestelde risicofactoren) nodig om het risicoprofiel per overweg te kunnen vaststellen, waarbij rekening wordt gehouden met de aanbevelingen van de OvV naar aanleiding van het ongeval in Dalfsen. Naast kenmerken van fysieke uitrusting van de overweg en de treinfrequentie en snelheden zijn er kenmerken van de omgeving, type weggebruikers en intensiteit van het weggebruik. Hiervoor wordt door ProRail periodiek informatie ingewonnen bij de wegbeheerders om een actueel beeld te houden. De wegbeheerder wordt zo medeverantwoordelijk voor de risico-informatie met betrekking tot de overwegen. Bij het uitwerken van de inrichting van het nieuwe overwegenregister is contact geweest met diverse wegbeheerders. De bereidheid is groot om mee te werken aan de informatieverstrekking. Momenteel werkt ProRail aan het "vullen" van het nieuwe overwegenregister met cijfers en waarden en het kalibreren ervan.

Een ander belangrijk onderdeel van de aanscherping van het overwegenbeleid is dat de procedure voor risicoanalyses bij wijzigingen van overwegen wordt aangepast. Wijzigingen zullen onder meer betrekking hebben op het geven van een expliciete rol aan de wegbeheerder in de procedure, bij wijzigingen aan overwegen die vanuit ontwikkelingen aan de wegkant ontstaan. De procedure voorziet er al in dat ProRail bij wijzigingen aan de spoorwag actief afstemming zoekt met de wegbeheerder.

De staatssecretaris heeft ProRail in 2017 opdracht gegeven voor het uitvoeren van bovenstaande punten. Verwacht wordt dat in 2018 beide opdrachten zijn afgerond.

Op 12 juli 2018 (TK, 20172-2018, 29 893, nr.217) heeft de staatssecretaris IenW de Tweede Kamer geïnformeerd over de aanpak van overwegen in deze kabinetsperiode, waarbij zij aangeeft vast te houden aan het ingezette overwegenbeleid cf. brief 20 maart 2017 (TK, 2016-2017, 29 893, nr. 211).