

Overzicht onderzoeken Raad voor Transportveiligheid/Ongevallenraad 1996-2006

Bijgaand overzicht geeft de onderzoeksrapporten weer van de Raad voor de Transportveiligheid/Ongevallenraad over de jaren 1996-2006. Daar waar aanbevelingen zijn gedaan aan de minister van Verkeer en Waterstaat is dat in de tabel opgenomen evenals de reactie van Verkeer en Waterstaat (of verwijzing naar een verstuurde brief).

Inhoudsopgave

1. Luchtvaart	pagina 2
2. Wegverkeer	pagina 18
3. Scheepvaart	pagina 31
4. Railverkeer	pagina 43
5. Multimodaal	pagina 51

1. Luchtvaart

Datum rapport	Korte omschrijving	Aanbevelingen	Reactie V&W
21/12/2006	Ongevallen met Russische vliegtuigen die in Nederland gestationeerd zijn, 9 maart 2001 en 7 juni 2002.	De Minister van Verkeer en Waterstaat wordt aanbevolen maatregelen te nemen om te komen tot verbetering van het toezicht in Nederland op de luchtwaardigheid van- en de operatie van: - Vliegtuigen van de categorie General Aviation die niet zijn geregistreerd in een JAA (EASA) lidstaat, en; - Vliegtuigen die door hun militaire ontwerpgeschiedenis niet zijn voorzien van een volgens ICAO richtlijnen afgegeven type-certificaat. Hierbij dient onder meer duidelijkheid te worden verschaft over de status en de bevoegdheid van de Federation of Aviation Amateurs of Russia. Indien hiervoor aanvullende regelgeving nodig is dient dit bij voorkeur in Europees verband te worden vastgelegd. De Minister van Verkeer en Waterstaat wordt aanbevolen passende maatregelen te nemen, om de risico's bij het vliegen met de Yak-52 naar een voor dit vliegtuigtype geaccepteerd niveau te brengen volgens het ALARP principe (As Low As Reasonably Practicable).	Momenteel wordt door een werkgroep besproken of aan deze aanbevelingen opvolging gegeven kan worden en zo ja, in welke vorm. De reactie op het rapport wordt tweede helft 2007 verwacht.
9/11/2006	Tail strike tijdens de start. Tailstrike van Boeing 737, registratie PH-HZB van transavia.com.	De Minister van Verkeer en Waterstaat wordt aanbevolen zorg te dragen dat het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) kwaliteits- en veiligheidsvoorschriften opstelt voor grondaafhandelingsbedrijven.	Door DGTL ism IVW is bezien of aan deze aanbeveling opvolging gegeven kan worden en zo ja, in welke vorm. De reactie op het rapport wordt tweede helft 2007 verwacht.
11/4/2006	Van startbaan geraakt na afbreken start van de Onur Air MD-88, registratie TC-ONP, luchthaven Groningen Eelde Airport, 17 juni 2003	De Minister van Verkeer en Waterstaat wordt aanbevolen te onderzoeken in hoeverre de eisen ten aanzien van de ondergrondse infrastructuur in de directe omgeving van start- en landingsbanen aangescherpt dienen te worden om ernstige schade aan vliegtuigen die van de baan af raken te voorkomen. De Inspectie Verkeer en Waterstaat wordt aanbevolen na te gaan op welke wijze de risico's van verkeerde belading op korte termijn kunnen worden verminderd onder andere door na te gaan hoe dit aspect bij inspecties meer aandacht kan krijgen De Inspectie Verkeer en Waterstaat wordt aanbevolen om voor	De implementatie van de aanbevelingen in de huidige regelgeving is onderzocht. De reactie op het rapport wordt tweede helft 2007 verwacht.

Datum rapport	Korte omschrijving	Aanbevelingen	Reactie V&W
		vliegtuigen uit de categorie burgerluchtvaart certificeringsvereisten te ontwikkelen, om gewicht- en zwaartepuntmetingen te verschaffen aan de bemanning voor nieuwe vliegtuigen en om ten slotte de mogelijkheid te onderzoeken om deze gegevens bij bestaande vliegtuigen te leveren. De Minister van Verkeer en Waterstaat wordt aanbevolen het systeem van toelating van buitenlandse operators zodanig te herzien dat: • Bij de beoordeling van een aanvraag tot toelating alle beschikbare veiligheidsinformatie, zoals de uitkomsten van ICAO audits, wordt benut • In de bilaterale overeenkomsten heldere afspraken worden vastgelegd aangaande de waarborging van de vliegveiligheid alsmede de criteria die zullen worden gehanteerd bij het opschorten van de toelating De Minister van Verkeer en Waterstaat wordt, ter versteviging van het overheidstoezicht op de luchtvaart, aanbevolen het toezicht op buitenlandse operators te verbeteren door: • De in Nederland aanwezige veiligheidsinformatie aangaande de maatschappij in kwestie en de toezichthoudende staat, voor alle bij het toezicht betrokken medewerkers beschikbaar te stellen • Het SAFA-programma in Nederland te evalueren en maatregelen voor te stellen voor verbetering. De International Civil Aviation Organisation (ICAO) wordt aanbevolen na te gaan op welke wijze de resultaten van ICAO audits naar de kwaliteit van het toezicht in de lidstaten ter beschikking kan worden gesteld aan het publiek. De Minister van Verkeer en Waterstaat wordt aanbevolen haar standpunt hieromtrent kenbaar te maken aan ICAO.	
23/3/2006	Verlies van besturing op een gladde rijbaan van de EasyJet Boeing B-737-700, registratie G-EZJM, op de luchthaven	De Minister van Verkeer en Waterstaat wordt aanbevolen te bevorderen dat op nationaal en internationaal niveau nadere regels worden gesteld met betrekking tot de operationele gesteldheid van rijbanen en platforms op luchthavens.	De Minister V&W neemt de aanbeveling over, een eerste aanzet om nadere regels te bevorderen met betrekking tot de operationele gesteldheid van rijbanen

Datum rapport	Korte omschrijving	Aanbevelingen	Reactie V&W
	Amsterdam Airport Schiphol, 22 december 2003		en platforms op luchthavens is zowel internationaal als nationaal reeds gebeurd.
27/09/2005	Draft final report TAM Fokker 100, reg. PT-MRN, near Diamanta (Brasil), 15 Sept. 2001	De CAA-NL is gevraagd, in overleg met de vliegtuig producent, te bezien of er modificaties in het ontwerp van de motoren zouden moeten plaatsvinden.	Door de motorfabrikant Rolls is een Service bulletin uitgegeven. De CAA-NL (i.c. IVW) steunt deze modificaties met een Airworthiness Directive.
27/1/2005	Dit rapport omvat het onderzoek naar twee ongevallen met Russisch geregistreerde vliegtuigen. De beide verongelukte vliegtuigen voerden een Russische registratie en waren in gebruik bij een groep vliegers verenigd onder de naam Red Star Flying Circus. Het eerste vliegtuig is verongelukt tijdens het oefenen van een kunstvliegfiguur en het tweede vliegtuig verongelukte bij het uitvoeren van een kunstvliegdemonstratie.	De minister van Verkeer en Waterstaat wordt aanbevolen maatregelen te nemen teneinde het toezicht in Nederland op de luchtwaardigheid van en de operatie met vliegtuigen van de categorie General Aviation die niet zijn geregistreerd in een (JAA) EASA lidstaat te verbeteren. Indien hiervoor aanvullende regelgeving nodig is dient dit bij voorkeur in Europees verband te worden vastgelegd.	Dit rapport is ingetrokken. Van de nabestaanden en de betrokken Engelse leverancier is commentaar ontvangen dat is verwerkt in een nieuw rapport, zie hierboven onder de datum 21-12-2006.
4/11/2004	Ongeval tijdens trainingsvlucht van een New Piper PA-44-180, registratie PH-MLH, nabij Kampen op 14 augustus 2002.	De minister en de vliegscholen zelf wordt daarom aanbevolen bij audits en inspecties extra aandacht te besteden aan vliegoperaties die extra risico's met zich meebrengen. Daarnaast wordt de vliegscholen aanbevolen bij oefeningen in de lucht, in het omgaan met een afgeslagen motor, niet daadwerkelijk de motor te laten afzetten. Bovendien moeten instructeurs grondig worden getraind in het omgaan met gevaren die ontstaan wanneer een leerling tijdens een oefenvlucht een verkeerde handeling uitvoert.	De IVW neemt de aanbeveling over van de OVV om bij audits en inspecties extra aandacht te besteden aan vliegoperaties die extra risico's met zich meebrengen. De aanbevelingen van de OVV met betrekking tot beoefening van de procedures van een afgeslagen motor zijn naar alle opleidingsinstellingen gestuurd. Daarnaast is besloten om voor 01-09-2006 een Aeronautical Information Circular (AIC-B) uit te brengen over het onderwerp. NB: deze AIC-B is inmiddels gepubliceerd. (AIC-B 04/03) V.w.b. het grondig trainen van instructeurs kan gemeld worden dat de inspecteurs (vlieger) van de Inspectie

Datum rapport	Korte omschrijving	Aanbevelingen	Reactie V&W
			tijdens audits en trainingsinspecties hier uitvoering aan zullen geven.
8/4/2004	Botsing in de lucht tussen de FB19/Tiger 11 General Dynamics MLU F-16 en de PH-3G8 Comco Ikarus C42 nabij Sellingeren op 24 april 2002 (rapport met bijlagen, 10 Mb)	Aan de Ministers van Defensie en Verkeer en Waterstaat wordt aanbevolen maatregelen te nemen om een adequate separatie, in hoogte, tijd of plaats, tussen snelvliegend militair straalverkeer en het overige luchtverkeer te bewerkstelligen in die klassen luchtruim waar ongecontroleerd verkeer is toegestaan. Omdat vliegoperaties met militaire straalvliegtuigen een internationaal karakter hebben, ligt het voor de hand dat regelgeving met betrekking tot de scheiding tussen snel militair straalverkeer en het overige luchtverkeer in ongecontroleerd luchtruim in alle lidstaten van de Europese Unie en de NAVO-partners een bijdrage zou kunnen leveren aan de vliegveiligheid. Daarmee kunnen soortgelijke botsingen ook in het buitenland worden voorkomen. Om deze reden wordt aan de Ministers van Verkeer en Waterstaat en Defensie aanbevolen de instelling van een adequate separatie bij de lidstaten te stimuleren.	Na het ongeval heeft de IVW in overleg met het LVNL en KLU besloten een NOTAM (Notices to Airmen) te publiceren m.b.t. transpondergebruik. Op 1 april 2004 is onder nummer 04/04 een AIC-B gepubliceerd m.b.t. "SSR-transpondergebruik voor VFR-vluchten in Amsterdam FIR". Daarnaast is IVW tezamen met de Kon. Luchtmacht een awareness campagne begonnen voor de luchtvaart onder het motto "Vlieg als een vogel denk als een mens". Ook wordt jaarlijks een General Aviation Safety Award toegekend. De Koninklijke Luchtmacht heeft besloten jachtvliegtuigen – uitgezonderd bijzondere oefenvluchten en laagvliegroutes – boven de 1200 ft te laten vliegen. Voor ongemotoriseerde luchtvaartuigen heeft de IVW reeds de nationale regelgeving aangepast aan de afspraken in Eurocontrol verband om uiterlijk in 2008 de transponder verplicht te stellen.
30/10/2003	Verlies van controle in de eindnadering over de Diamond HK36TTC, registratie PH-1158, op vliegveld Teuge, 30 november 2000.	De Minister van Verkeer en Waterstaat en de Commissie Instructie en Veiligheid van de Afdeling Zweefvliegen van de Koninklijke Vereniging voor Luchtvaart wordt aanbevolen te onderzoeken of richtlijnen kunnen worden opgesteld die een gedegen overgangstraining van het ene type touring motorglider naar het andere bevorderen.	De Commissie Instructie en Veiligheid van de KNVvL concludeert dat zij het niet noodzakelijk acht om specifieke richtlijnen op te stellen teneinde de overgangstraining te bevorderen. De Inspectie V&W deelt dit standpunt. Dit is per brief van de Inspectie VenW aan de OVv op 24 januari 2005 medegedeeld.
5/6/2003	Botsing in de lucht. Tussen de vliegtuigen PH-BWC en PH-BWD	De Inspectie Verkeer en Waterstaat wordt aanbevolen 1. In de rol van toezichthouder eisen te stellen met betrekking	- Binnen ICAO wordt er sinds oktober 2002 gewerkt aan de ontwikkeling

Datum rapport	Korte omschrijving	Aanbevelingen	Reactie V&W
	beiden van het type Beech Bonanza A36, nabij Smilde op 8 juni 2000.	tot de veiligheid, het veiligheidsmanagementsysteem en de veiligheidscultuur en door middel van rapportage en auditing inzicht te krijgen of aan deze eisen wordt voldaan. Tevens dient de toezichthouder duidelijk aan te geven wat het toezicht inhoudt en welke maatregelen te verwachten zijn wanneer men aan de eigen verantwoordelijkheid voor veiligheid geen invulling geeft. 2. Bij het afgeven van erkenningen c.q. kwalificaties duidelijk aan te geven binnen welke termijnen afwijkingen moeten zijn gecorrigeerd. 3. De mogelijkheden te onderzoeken van regelgeving betreffende de invoer van beperkte registratie van vluchtgegevens van vliegtuigen bij erkende vliegopleidingsinstituten, bijvoorbeeld door middel van vlucht data recorders.	van een kwaliteitssysteem voor trainingsorganisaties. Het betreft hier een standaard, alle landen dienen na implementatie aan deze standaard te voldoen. De eisen die hierin gesteld worden gaan verder dan de huidige Europese regelgeving, zo worden bijvoorbeeld de cultuuraspecten van een trainingsorganisatie meegenomen. De implementatie wordt voorzien in 2006. Alle aspecten van de aanbevelingen van de Raad die gericht zijn aan de KLS maken deel uit van de nieuwe regeling. - Op 7 juni 2004 is het nieuwe Inspect programma uitgeleverd bij de Inspectie V&W. In dit programma krijgen bevindingen uit de inspecties en de audits op basis van een risico analyse een kwalificatie, welke gecommuniceerd wordt met de desbetreffende organisatie. Het systeem is gekoppeld aan het takenoverzicht van de inspecteurs zodat ze een week voor het verlopen van de termijn een reminder krijgen indien de bevinding nog niet is opgevolgd. - De aanbeveling voor het invoeren van een flight data recorder (FDR) specifiek voor de vliegopleidingsinstituten wordt niet overgenomen door de IVW. Dit is gemotiveerd door de Inspectie VenW en in een brief medegedeeld aan de OVV op 23 augustus 2004.

Datum rapport	Korte omschrijving	Aanbevelingen	Reactie V&W
6/2/2003	Noodlanding na mislukte oefening motorstoring. Incident met de Reims F152, registratie PH-JJM, nabij Stolwijk op 9 juni 2002.	De Minister van Verkeer en Waterstaat wordt aanbevolen bij vlieg scholen en instructeurs erop aan te dringen, bijvoorbeeld door middel van publicatie in een AIC-B, dat bij het beoefenen van een noodlanding tengevolge van een gesimuleerde motorstoring, stationair motorvermogen dient te worden geselecteerd en de motor niet daadwerkelijk dient te worden afgezet.	De IVW heeft de aanbeveling overgenomen zoals blijkt uit AIC-B 04/03 26 JUN "Oefenen noodlandingen met eenmotorige vliegtuigen".
19/12/2002	Onderzoek van (bijna) botsingen in de lucht op en nabij vliegveld Hoogeveen en op het zweefvliegterrein Terlet in 2001.	De Minister van Verkeer en Waterstaat en de Joint Aviation Authorities wordt aanbevolen zeker te stellen dat (de beperkingen van) het <i>see-and-avoid</i> concept in de opleidingen voor vliegers diepgaand wordt behandeld. De Minister van Verkeer en Waterstaat wordt aanbevolen het gebruik van de boordradio voor positiemeldingen in het circuitgebied van ongecontroleerde vliegvelden te bevorderen. Naar aanleiding van het ernstige incident nabij vliegveld Hoogeveen op 18 augustus 2001 wordt tevens aanbevolen: De Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart wordt aanbevolen de gebruikers te attenderen op de juiste toepassing van breukstukken met een treksterkte zoals voorgeschreven voor het betreffende type zweefvliegtuig.	De IVW heeft de aanbeveling van het OVV overgenomen door de uitgifte op 25 juli 2002 van AIC-B 11/02: "Maatregelen tegen Midair Collisions". Tevens is hieraan aandacht besteed op de IVW website. Overgenomen door het ontwikkelen van een awareness programma voor vliegers om hen meer bewust te maken van het gevaar van botsingen in de lucht. Ook is het de bedoeling dat hieraan aandacht wordt geschonken tijdens profcheck dan wel trainingsvlucht. Het gebruik van boordradio voor positiemeldingen in het circuitgebied van ongecontroleerde vliegvelden. Dit zal nader onderzocht worden als onderdeel van het eerder genoemde awareness programma. De IVW heeft de KNVVL schriftelijk verzocht een artikel te schrijven over breukstukken met de juiste treksterkte. De KNVVL heeft in een brief aan de Minister op 24 maart 2003 aangegeven dat zij dit artikel zullen schrijven. In 2004 is in brief aan alle instructeurs het juiste gebruik van breukstukken onder de aandacht gebracht. Tevens is tijdens de jaarlijkse Conferentie van Chef-instructeurs en Locale Coaches

Datum rapport	Korte omschrijving	Aanbevelingen	Reactie V&W
			Opleidingen gezorgd voor kopieën van deze briefwisseling en is in een nieuwsbrief van de Commissie Instructie en Veiligheid alles instructeurs aanbevolen bovenstaande brief te lezen.
28/12/2001	Noodlanding na motorstoring met het ultralicht vliegtuig Comco FOX C 22, registratie PH-2N8 Lelystad, 2 mei 1999.	De Minister van Verkeer en Waterstaat wordt aanbevolen dit ongeval te betrekken in de evaluatie van het ULV-beleid.	Deze aanbeveling is meegenomen in de evaluatie van het ULV (MLA) beleid en heeft geleid tot de regeling MLA's. (Micro Light Aircraft).
20/12/2001	Aan het einde uit de baan gelopen met de EL AL Boeing 747, registratie 4X-AXK, op Amsterdam Airport Schiphol, 8 februari 1999.	1. Luchthaven Schiphol, Luchtverkeersleiding Nederland en KNMI dienen de bestaande procedures met betrekking tot het gebruik van het CCIS/ATIS systeem te herzien, teneinde: - de invloed van foutief menselijk handelen zoveel mogelijk uit te schakelen; - mogelijkheden te onderzoeken om ook onder snel wisselende omstandigheden, bemanningen tijdig te kunnen informeren. 2. EL AL dient de naderings- en landingsprocedures met betrekking tot de snelheidscontrole in de "autoland mode" te herzien. 3. Zowel de verkeersleiding als de bemanningen dienen gebruik te maken van standaard ICAO radiocommunicatie uitdrukkingen.	De IVW stuurt aan op een gezamenlijke actie van Schiphol en de Luchtverkeersleiding. De status is in onderzoek. - Volgens EL AL is de procedure nader bekeken. Inhoudelijk kan de Inspectie daar geen oordeel over geven omdat zij niet in het bezit is van de procedure en daarnaast geen toezichthouder is bij EL AL. Land van toezicht is primair het land van registratie. Bij EL AL is dit Israël. - Aan de aanbeveling gebruik te maken van standaard ICAO radiocommunicatie uitdrukkingen wordt invulling gegeven door verkeersleidingspersoneel periodiek een herhalingsstraining standaard ICAO radiocommunicatie gebruik te geven. KNMI heeft met Amsterdam Airport Schiphol (AAS) en de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) een onderzoek gedaan naar de communicatieketen vwb ATIS/CCIS op de luchthaven, verbeteringen voorgesteld en geïmplementeerd. Dit

Datum rapport	Korte omschrijving	Aanbevelingen	Reactie V&W
			onderzoek is uitgevoerd onder de paraplu van de luchtvaartsector werkgroep Veiligheidsplatform Schiphol (VPS). De geïmplementeerde oplossing heeft er voor zorg gedragen dat de communicatieketen is verkort, KNMI maakt geen onderdeel meer uit van de waarschuwingsketen op de luchthaven vwb gladheidsmeldingen en daarmee is de datadistributie aan CCIS/ATIS simpeler en meer 'foolproof' geworden.
13/12/2001	Doorgeschoten landing met de Piper PA-31-350 Navajo Chieftain, registratie PH-SAV, op vliegveld Midden-Zeeland, 8 maart 1999.	De Minister van Verkeer en Waterstaat wordt aanbevolen het begrip "Prior Permission Required" en de wijze van het verkrijgen van toestemming nader te omschrijven en in regelgeving vast te leggen. De Raad acht het zinvol de branche organisatie van luchthavenexploitanten hierbij te betrekken.	In samenwerking met de werkgroep Regeling Regionale Kleine Luchtvaart (RRKL) is het begrip "Prior Permission Required" nader omschreven in wet en regelgeving. In wet en regelgeving is de bepaling opgenomen dat de exploitant de bevoegdheid heeft het vliegverkeer afhankelijk te stellen van toestemming. Dit wordt Prior Permission Required (PPR) genoemd. Deze toestemming is verbonden aan het voorkomen van de overschrijding van grenswaarden. De exploitanten van luchthavens en de IVW hebben aangegeven dat er ook een zodanige toestemming nodig is op grond van de vliegveiligheid. Dit is van belang voor de regulering van de samenstelling van het luchthavenverkeer en het scheiden van snel en langzaam verkeer in het circuit. Aangezien de toestemming op grond van milieudoelinden uitdrukkelijk in de wet is opgenomen, zou het logisch zijn de toestemming o.g.v. veiligheid ook in de wet op te nemen, het veilig gebruik van

Datum rapport	Korte omschrijving	Aanbevelingen	Reactie V&W
			luchthavens. De toestemming o.g.v. veiligheid is reeds verwerkt in wetsvoorstel Regionale Burger en Militaire Luchthavens.
26/4/2001	Botsing in de lucht tussen PH-BLY Piper PA-28-140 en J-059 General Dynamics F-16 op 22 december 1999, nabij Etten-Leur. (Rapport met bijlagen).	De Raad voor de Transportveiligheid in eenstemmigheid met de Raad van Advies inzake Luchtvaartongevallen bij Defensie, beveelt de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Defensie aan te bevorderen dat met inachtneming van het bovenstaande, op korte termijn voorstellen worden gedaan inzake het aanbrengen van een scheiding tussen het (snelle) militaire luchtverkeer en het "langzame" luchtverkeer in het ongecontroleerde luchtruim. Voor de langere termijn dienen de Ministers te laten onderzoeken of (nieuwe) technische voorzieningen een oplossing kunnen bieden met betrekking tot het minimaliseren van de kans op dit soort botsingen. Hierbij kan onder andere in overweging worden genomen het verplicht stellen van radiocontact tussen de vliegtuigen en de verkeersleiding. Ook zou de aanwezigheid en het gebruik van transponders verplicht kunnen worden gesteld. (De transponder is een instrument in een vliegtuig dat, indien ingeschakeld, de verkeersleiding precies informeert waar het vliegtuig zich bevindt, op welke hoogte en in welke richting het zich begeeft) Het wordt daarbij raadzaam geacht dat zowel de lidstaten van de Europese Unie als de NAVO-partners hieromtrent worden geraadpleegd.	Zie bovengemelde reactie van IVW op de OVV-aanbeveling van 08/04/2004.
16/6/2000	Rapport van het onderzoek naar de oorzaak van het ongeval met de heteluchtballon PH-IAB, type Cameron N-180, dat heeft plaatsgehad op 10 mei 1999 te Amersfoort.	De Rijksluchtvaartdienst wordt verzocht het potentiële gevaar van het gebruik van verankeringsystemen in het algemeen en het gevaar van braamvorming op de quick release in het bijzonder, bij de gebruikers bekend te maken.	Kort na het ongeval in augustus 1999 zijn de gebruikers op verzoek van de Rijksluchtvaartdienst via een nieuwsbrief van de Nederlandse – Cameron vertegenwoordiger attent gemaakt op het potentiële gevaar, verbonden aan het gebruik van het quick-release systeem. Voorts is begin 2000 revisie 8 van het vlieg- en onderhoudshandboek verschenen. Op verzoek van de IVW en met goedkeuring van de CAA/UK zijn er nadere aanwijzingen opgenomen voor

Datum rapport	Korte omschrijving	Aanbevelingen	Reactie V&W
			het gebruik en onderhoud van quick-release systemen.
10/2/2000	Rapport van het onderzoek naar de oorzaak van het ongeval met de KLM ERA Helicopters, PH-KHB, Sikorsky S-76B dat heeft plaatsgehad op 20 december 1997 nabij Den Helder.	1. The RLD should require that helicopters operated in the Public Transport category (Passenger) are equipped with flight data recorders; 2. The RLD should consider the feasibility for an approach guidance system for use on platform and rig helidecks and if not feasible reconsider the minimum requirements for helideck markings for use as visual cues; 3. The RLD should require that helicopters operated off-shore in the Public Transport category are equipped with an Automatic Voice Alerting Device. In the mean time an IVSI should be a minimum requirement; 4. The RLD should require that helicopter operating companies introduce CRM training to form an integral part of crew training. This is especially important when within the pilot community there is a great difference between background and experience between individual pilots; 5. The RLD should require that helicopter operating companies especially those operating in the off-shore will cover in their Operating Manuals, the different aspects of night flying in general and standard night visual approach procedures in particular; 6. The RLD, in conjunction with helicopter operating companies, should consider the requirement for an automatic emergency floatation system; 7. Helicopter operating companies, especially those operating offshore, should review stowage of on board life-rafts in order to improve accessibility and deployment; 8. Offshore mining companies should require that all passengers regularly being heli-transported offshore should follow the HUET training. In addition special briefings should stress the dangers of hypothermia and the necessity for correct and full use of personal survival equipment; 9. The Dutch State Supervision of Mines in conjunction with the Coast Guard should review existing plans and procedures with regard to the organisation, availability and use of rescue assets in order to minimise the immersion time of survivors in the	Samenvattend kan gezegd worden dat door de invoering van JAA-regelgeving (JAR) voor de vluchttuitvoering met helikopters de aanbevelingen voor het grootste gedeelte uitgevoerd zijn. De OVV aanbevelingen komen voor in JAA regelgeving. Of aan bepaalde specifieke JAR-OPS eisen moet worden voldaan is afhankelijk van de desbetreffende categorie van de helikopter.

Datum rapport	Korte omschrijving	Aanbevelingen	Reactie V&W
		seawater after a crash on the continental shelf.	
4/2/2000	Rapport van het onderzoek naar de oorzaak van het ongeval met het vliegtuig PH-LVK, type Cherry BX 2, dat heeft plaatsgehad op 31 oktober 1997 te Middelburg.	De RLD wordt verzocht : De huidige MAL 21/92 betreffende "IJsvorming in vlottercarburetors bij vliegtuigzuigermotoren" aan te vullen met een waarschuwing over het extra gevaar van ijsafzetting bij gebruik van autobenzine als motorbrandstof.	De IVW heeft de aanbeveling van de OVV overgenomen in MAL 02/92 (i.p.v. MAL 21/92).
5/1/2000	Rapport van het onderzoek naar de oorzaak van het ongeval met de vliegtuigen PH-CBA en PH-DBX op 13 juni 1998 op het vliegveld Hilversum.	De Rijksluchtvaartdienst wordt in overweging gegeven nadere regels te stellen met betrekking tot de wijze waarop en de voorwaarden waaronder gesimuleerde noodlandingen op niet gecontroleerde vliegvelden moeten worden uitgevoerd. De Rijksluchtvaartdienst wordt in overweging gegeven het gebruik van de boordradio voor positiemeldingen in het circuitgebied van ongecontroleerde vliegvelden te bevorderen.	De aanbevelingen zijn overgenomen in een Aeronautical Aviation Circular 04/03 van 26 JUN: gesimuleerde noodlandingen.
30/11/1999	Rapport 97-75/A-26 betreffende het onderzoek van het ongeval met de Transavia Boeing 757, de PH-TKC dat heeft plaatsgehad op 24 december 1997 te Amsterdam Airport Schiphol.	Naast aanbevelingen aan andere partijen ook aanbevelingen aan de Minister van Verkeer en Waterstaat, te weten: Het Geluid Preferentieel Baangebruik Systeem (GPBS) dat op Schiphol wordt gebruikt, dient te worden herzien ten aanzien van de • aanbevolen ICAO beperkingen • onbetrouwbaarheid van de huidige windinformatie • potentiële risico's van vliegen in (sterke) zijwindomstandigheden • vrijheid van de Verkeersleiding om de vastgestelde GPBS criteria te overschrijden.	Over deze aanbeveling is de Kamer 15 december 2000 geïnformeerd. (DGR/LD/NLA/SB-00520419). De baantoewijzingscriteria zijn in de Luchtvaartgids Nederland (AIP) gepubliceerd en bruikbaar en de aanvullende maatregelen zoals voorgesteld door de commissie Rinnooy Kan zijn inmiddels door de sector ingevoerd.
Juni 1999	During take off from Amsterdam Airport Schiphol, destination Belfast, the Fokker F28 Mk100 lost the LH main landing gear outer wheel. At that time the crew was not aware that the wheel had separated and was informed by ATC. The aircraft burnt fuel over the North Sea, returned to Schiphol and landed safely. No injuries	It is recommended that the Department of Civil Aviation of the Netherlands reviews the existing service bulletins in relation with the differences in modification status of the axle nut spacer assembly and considers additional measures to minimise the occurrence of similar incidents.	Geen informatie voorhanden.
Mei 1999	Tijdens de eindnadering op vliegveld Teuge raakte de GROB G109B voor de baan de grond,	Hoewel er geen frictieknop op het gashendel aanwezig is, kan de frictie volgens de fabrikant wel degelijk worden vergroot. Het verdient aanbeveling om dit nader uit te zoeken. Om controle	Op 4 januari 2002 heeft de Minister middels brief IVW/DL/S&B/01.520937 de RvdTV laten weten de beperkte groep,

Datum rapport	Korte omschrijving	Aanbevelingen	Reactie V&W
	stuitte op, maakte een grondzwaai van 270° en kwam tot stilstand. Het rechter hoofdwiel was afgebroken, de linkervleugel was over de breedte opengescheurd, beide propellerbladen waren afgebroken en de rechter vleugeltip was beschadigd. De 2 inzittenden bleven ongedeerd.	van het demperolieniveau in de carburateurs bij de dagelijkse inspectie te vergemakkelijken verdient het aanbeveling om de vuldoppen niet te borgen. Dit is geheel in overeenstemming met de instructies van de fabrikant.	vliegend met dit type vliegtuig, persoonlijk aan te schrijven en hen op de hoogte te stellen van de aanbevelingen van het eindrapport.
Februari 1999	At 8000 feet both engines flamed out. After ordering the parachutists to jump the captain decided to make a glide-in emergency approach for runway 28 at Hoogeveen Airport. Due to low altitude on short final and a line of trees the pilot was unable to reach the runway and made an off-field landing. The Short Skyvan SC7 landed over 600 meters short of the airport in a potato field. During the roll out the nosewheel collapsed. There was no fire. The crew and the passenger disembarked unharmed.	- Revise fuel management techniques for para drop operations. - Use scale weighing to actually determine the weight of the para's.	De aanbevelingen van het OVV zijn overgenomen in de op 15 november 2001 gepubliceerde Aeronautical Information Circular (B) (13/01) m.b.t. het droppen van parachutisten. Hierin komen het brandstofverbruik en de gewichtsberekening aan de orde.
Februari 1999	During climb out after departure from RWY 19L at Amsterdam Airport Schiphol, destination Detroit, the McDonnell Douglas DC10-30 lost the LH fan cowl door of the no. 2 engine. Several parts were found in the neighbourhood of Lisse, aprox. 8 NM south-west of the airport. The crew was not aware that the panel had separated and was informed halfway the crossing of the ocean.	The Department of Civil Aviation of the Netherlands is requested to disseminate the information contained in its report to all relevant parties.	Geen informatie voorhanden.

Datum rapport	Korte omschrijving	Aanbevelingen	Reactie V&W
	The aircraft landed safely at its destination.		
Januari 1999	Tijdens de lierstart op zweefvliegveld Lemelerveld werd op een hoogte van ca. 120 meter een kabelbreuk gesimuleerd. Kort na het loskoppelen viel de SZD-50-3 Puchacz in een linker tovlucht welke zich doorzette tot de inslag met de grond. De leerling kwam om het leven, de instructeur raakte ernstig gewond.	Om te voorkomen dat bij een gestrekt been de leerling het richtingsroer naar één kant kan blokkeren, dienen de bedieningspanelen van het voetenstuur voor de vlucht zodanig afgesteld te worden, dat bij volle uitslagen de benen niet gestrekt kunnen worden.	Op 3 april 2002 heeft de Minister middels brief IVW/DL/S&B/01.520940 aan de RvdTV laten weten dat er met de KNVvL contact is opgenomen om invulling te geven aan de aanbeveling. Tevens is de aanbeveling besproken in de groep zweefvlieg instructeurs en gepubliceerd in het blad "Thermiek" waarbij aandacht is besteed aan de tovluchteigenschappen van het desbetreffende zweefvliegtuigtype.
September 1998	Nabij Rhoon tijdens de voorbereiding voor de sprong werd de reserve parachute van de eerste springer ongewild geopend. De reserve parachute ontplooidde zich buiten de Soloy/Cessna U206G en trok de springer naar buiten. De springer kwam in botsing met het rechter stabilo. Het rechter stabilo werd hierdoor zodanig ontzet dat het vliegtuig onbestuurbaar werd en neerstortte. De totaal 5 springers kwamen veilig aan de grond. De bestuurder die geen parachute droeg, kwam bij dit ongeval om het leven.	1. onderzoek of het gebruikte type parachute(harnas) op zich, zowel als in relatie tot het gebruikte vliegtuigtype, voldoende beveiligd is tegen het mogelijk ongewild openen. 2. Overweeg noodzaak tot het verplicht voorschrijven van het dragen van een parachute voor de bestuurder(s) van vliegtuigen tijdens het uitvoeren van paravluchten.	De IVW heeft de aanbeveling overgenomen in de op 15 november 2001 gepubliceerde is AIC-B 13/01 hierin worden bestuurders aangeraden (aanbevolen) een parachute te dragen.
December 1997	During a short VFR-flight from Texel Airport over water, the left engine was shut down to a failure of the front master piston rod bearing. The crew expressed their intention to make an emergency landing at a nearby Naval Air station. Radar recordings show the	- Disseminate information how to feather a propeller in case of malfunctioning of the feathering system. - For operations with historical aircraft requirements such as mentioned in the "Nota Historische Luchtvaart" should be implemented. - For transportation of passengers in historical aircraft the flight crew proficiency should be on the level of JAR-OPS, Chapter "N" whereby the level of skill and experience of	Aanbeveling is ver- en uitgewerkt in de Regeling Historische Luchtvaart (Staatscourant 2005, 127). De concept regeling is destijds voorgelegd aan de RvdTV bij brief NLA/SB 01.520239.

Datum rapport	Korte omschrijving	Aanbevelingen	Reactie V&W
	Douglas DC-3C at an initial altitude of 800 feet, gradually descending and losing airspeed until 500 feet. While maintaining this altitude the deceleration increased and after approx. 1 minute the aircraft lost altitude very rapidly. The aircraft hit the water in the Waddenzee near Den Oever with a high rate of descent, causing fatal injuries to all occupants.	flight crew should be further enhanced by providing more hands-on flight exposure. - Investigate the necessity and the possibility of using a simulator with flight characteristics comparable to a DC-3 in order to increase the skill of flight crew. - Passengers must be fully and timely informed about the lower safety level when travelling in historical aircraft.	
Januari 1997	Tijdens het oppikken van een reclamenet op vliegveld Hoogeveen haakten enkele letters in elkaar. Aanvankelijk kon met het verwarde net hoogte en snelheid worden gehandhaafd en de bestuurder draaide naar downwind om het net op het vliegveld af te werpen. Het net draaide gaandeweg verder in elkaar, waardoor de weerstand te groot werd en de Cessna 172P hoogte verloor. Vlak boven de grond wierp de bestuurder het net af, waarbij het vliegtuig volledig overtrokken raakte en tegen de grond sloeg. De bestuurder werd ernstig verwond.	5.1 leg de radioprocedure vast als deze een essentieel deel uitmaakt van de sleepoperatie. 5.2 Bevorder, vooruitlopend op JAA-regelgeving omtrent opleiding en bevoegdheid tot aerial work, de totstandkoming van een uniforme opleiding reclamesleepvliegen in samenwerking met de Nederlandse Sleepvliegbedrijven en/of hun organisatie(s). Speciale aandacht moet hierbij besteed worden aan de oppikmanoeuvre en het al dan niet afgooien van de sleep in abnormale omstandigheden. De opleiding moet worden afgesloten door een door de bedrijven zelf af te nemen test.	De JAA is in afwachting van feit dat de EASA de regelgeving gaat overnemen.
Oktober 1996	De bestuurder was door het vliegbedrijf Goldstone ingehuurd om vanaf het vliegveld Rotterdam een aantal reclamesleepvluchten uit te voeren met een Cessna 172P. Dit waren voor de bestuurder de eerste reclamesleepvluchten nadat hij op	Bevorder, vooruitlopend op JAA-regelgeving omtrent opleiding en bevoegdheid tot aerial work, de totstandkoming van een uniforme opleiding reclamesleepvliegen in samenwerking met de Nederlandse Sleepvliegbedrijven en/of hun organisatie(s). Speciale aandacht moet hierbij besteed worden aan de oppikmanoeuvre en het al dan niet afgooien van de sleep in abnormale omstandigheden. De opleiding moet worden afgesloten door een door de bedrijven zelf af te nemen test.	Zie reactie V&W januari 1997

Datum rapport	Korte omschrijving	Aanbevelingen	Reactie V&W
	15 april 1995 daarvoor praktische training had ontvangen. In het begin van de middag had de bestuurder, na enkele mislukte pogingen, tweemaal een reclamenet opgepikt. Herhaalde pogingen om voor de 3^{de} maal een reclamenet op te pikken mislukten. Ook bij de 7^{de} poging werd in de optrekbeweging het net gemist. Het vliegtuig rolde, in een neushoge stand, dwarshelling aan naar links, viel over de linker vleugel weg en sloeg vrijwel verticaal tegen de grond. De bestuurder werd bij het ongeval gedood.		

2. Wegverkeer

Datum rapport	Korte omschrijving	Aanbevelingen	Reactie V&W
30/6/2005	Langdurig onveilige regionale hoofdwegen.	1. Wegbeheerders (zowel het rijk als de provincies) wordt aanbevolen bij beheer/onderhoud wegen explicieter rekening te houden met veiligheid. M V&W wordt in dit verband als verantwoordelijke voor het systeem van verkeersveiligheid aanbevolen veiligheidszorg bij wegbeheerders te stimuleren. 2. Zij moet minimum veiligheidseisen stellen aan de vormgeving van de infrastructuur en aan te geven welke eisen uit het Handboek Wegontwerp uit het oogpunt van veiligheid als (wettelijk) verplichtend moeten worden aangemerkt en daarop een vorm van onafhankelijk toezicht te koppelen.	Op 23 september 2005 (zie TK 29 398, nr. 31) is aan Tweede Kamer een afschrift gestuurd van brief aan de Raad met van reactie VenW: 1) VenW doet al aan veiligheidszorg en is blij met steun van Raad in aanpak om bij investeringsbeslissingen expliciet rekening te houden met verkeersveiligheid: - bij aanleg wegen worden mogelijke alternatieve oplossingen ook altijd beoordeeld op verkeersveiligheidseffecten. - een aantal t/m 2010 te realiseren projecten is primair vanuit belang van verkeersveiligheid gestart (N31, N61). RWS inventariseert momenteel de veiligheidstekortkomingen van hoofdwegen. 2) De essentiële herkenbaarheidskenmerken worden versneld ingevoerd.
13/1/2005	Ongevallen in IJtunnel (20-12-1999) en Westerscheldetunnel (20-09-2003) a.g.v. tweerichtingsverkeer in één tunnelbuis tijdens geplande werkzaamheden.	<u>Bestaande tunnels</u> De Ministers van V&W, VROM, BZK wordt aanbevolen: 1. te waarborgen dat het veiligheidsniveau in tunnels tijdens onderhoud aantoonbaar even hoog is als het veiligheidsniveau tijdens regulier gebruik van tunnels. 2. te waarborgen dat bij onderhoud alleen nog tweerichtingsverkeer wordt toegestaan, indien alle alternatieven aantoonbaar onveiliger zijn zowel voor werknemers als voor tunnelgebruikers. 3. dat wanneer tweerichtingsverkeer wordt ingesteld, de tunnelbeheerder verplicht wordt zich aantoonbaar maximaal in te spannen om het veiligheidsniveau zo veel mogelijk te	Via brief DGTL 06.006116 van 12 juni 2006 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat aan de Voorzitter van de Onderzoeksraad voor Veiligheid gemeld dat de aanbevelingen van de Raad zijn verwerkt in de Wet Aanvullende Regels Veiligheid Wegtunnels die 25 mei 2006 van kracht geworden is. In het Besluit bij de Wet wordt in art. 10 expliciet bepaald dat tegengesteld verkeer in één tunnelbuis niet is

Datum rapport	Korte omschrijving	Aanbevelingen	Reactie V&W
		verhogen. Als minimale inspanning wordt in dit verband onder meer het weren van vrachtverkeer gezien. <u>Nieuwe tunnels</u> De Ministers van V&W, VROM en BZK wordt aanbevolen 1. te waarborgen dat bij het ontwerpen van nieuwe tunnels wordt aangetoond en onafhankelijk wordt getoetst of het onderhoud van de tunnel in de gebruiksfase plaats kan vinden onder handhaving van het veiligheidsniveau dat geldt in de reguliere situatie. Vooruitlopend op het bovenstaande en gelet op de eigen verantwoordelijkheid wordt de tunnelbeheerders die tweerichtingsverkeer instellen bij werkzaamheden⁴³ aanbevolen er voor te zorgen dat: • het veiligheidsniveau in tunnels tijdens onderhoud aantoonbaar even hoog is als het veiligheidsniveau tijdens regulier gebruik van tunnels; • het instellen van tweerichtingsverkeer bij onderhoud alleen nog gebeurt, indien is aangetoond dat alle alternatieven aantoonbaar onveiliger zijn zowel voor werknemers als voor tunnelgebruikers; • wanneer tweerichtingsverkeer wordt ingesteld, een aantoonbaar maximale inspanning wordt gepleegd om het veiligheidsniveau daarvan zo veel mogelijk te verhogen. Als minimale inspanning wordt in dit verband onder meer het weren van vrachtverkeer gezien.	toegestaan. Hiervan mag alleen worden afgeweken, indien door de wegbeheerder wordt aangetoond dat eenrichtingsverkeer in verband met fysieke, geografische of verkeerstechnische omstandigheden niet mogelijk is. In dat geval zijn aanvullende veiligheidsvoorschriften van toepassing. In de veiligheidsrichtlijn van Rijkswaterstaat voor situaties tijdens wegwerkzaamheden is ook aangegeven wanneer tweerichtingsverkeer als aanvaardbare oplossing wordt gezien. Bij de afweging om wel of niet tijdelijk over te gaan tot tweerichtingsverkeer wordt ook het scenario betrokken om alleen het bus- en vrachtverkeer in één of beide richtingen om te leiden, respectievelijk in blokverkeer te laten plaatsvinden.
2/12/2004	Botsveiligheid geluidsschermen	RWS wordt aanbevolen 1. ervoor te zorgen dat aan geluidsschermen zo min mogelijk veiligheidsrisico's voor het verkeer zijn verbonden. Dat impliceert dat (zowel toekomstige als bestaande) geluidsschermen aan de wegkant – in ieder geval wat het onderste deel betreft – vlak moeten zijn; geluidsschermen die niet vlak zijn en waarvan de afstand tot de rijbaan zodanig is dat uit koers geraakte voertuigen er mee in botsing kunnen komen, dienen door een geleide-rail/barrier te worden afgeschermd 2. om de interne procedures te evalueren die betrekking hebben op respectievelijk het naleven van de veiligheidsrichtlijnen aangaande het wegbeheer en het trekken	Via brief SDG 2005/3170/19599 van 2 december 2005 heeft de directeur-generaal van Rijkswaterstaat (RWS) aan de Voorzitter van de Onderzoeksraad voor Veiligheid gemeld op welke wijze de aanbevelingen zijn/worden verwerkt door RWS: 1. Medio 2001 zijn herziene richtlijnen voor een veilige inrichting van bermen van kracht geworden. Daarbij is o.a. de breedte van obstakelvrije zones

Datum rapport	Korte omschrijving	Aanbevelingen	Reactie V&W
		van veiligheidslessen uit de verkeersongevallen die op de rijkswegen plaatsvinden.	vergroot. In de richtlijn staat dat onvermijdbare obstakels dienen te worden afgeschermd. 2. Richtlijnen zijn binnen RWS niet vrijblijvend, daar kan niet van worden afgeweken. In de brief van 2/12/'05 wordt gemeld dat het toezicht op de naleving van de richtlijnen een impuls krijgt doordat er de komende jaren extra wegininspecteurs worden aangesteld. Dat is inmiddels gebeurd. Middels een interne nieuwsbrief is aandacht gevraagd voor de door de Raad gemelde problematiek. In de brief van 2/12/'05 is gemeld dat langs de in het rapport genoemde geluidschermen maatregelen genomen zijn of dat dit binnenkort gebeurt. Inmiddels zijn de maatregelen uitgevoerd
7/10/2004	Ongevallen met vrachtauto's die afneembare laadbakken vervoeren	2 van de 5 aanbevelingen zijn gericht aan V&W, te weten: 1. te bewerkstelligen, dat bij voertuigen die specifiek zijn ingericht voor vervoer van afneembare laadbakken de constructieve deugdelijkheid van het bevestigingsmechanisme getoetst gaat worden bij de toelatings/type-keuring. Tevens dienen er ten aanzien van het deugdelijkheidsvoorschrift concrete beoordelingscriteria te worden geformuleerd, waarbij het niet alleen van belang is dat het mechanisme bestand is tegen de tijdens het rijden optredende belastingen maar dat tevens onbevoegde bediening wordt tegengegaan en het correct functioneren van de bevestiging eenvoudig controleerbaar is. 2. De Minister van Verkeer en Waterstaat wordt aanbevolen te bewerkstelligen, dat bij voertuigen die specifiek zijn ingericht voor het vervoer van afneembare laadbakken de technische	Grootte en analyse probleem verder onderzocht door NEA. Rapport in bezit van OVV. Zowel het rapport van de Raad als van NEA zijn aan de RDW (die de keuringen uitvoert) toegezonden. Er is overleg geweest met RDW over de mogelijkheden om de staat van het bevestigingsmechanisme te keuren bij de APK of toelatingskeuring. Deze zijn beperkt, gezien de variëteit aan bevestigingsmechanismen. Ongewenst neveneffect is nog dat men bij voorbaat wellicht onbetrouwbare

Datum rapport	Korte omschrijving	Aanbevelingen	Reactie V&W
		staat van het bevestigingsmechanisme gaat worden getoetst bij de APK-keuringen.	bevestigingsmechanismen verwijderd, die vervolgens na de APK keuring gewoon weer gebruikt worden. NEA geeft aan dat ook goed gebruiken van de mechanismen zeer relevant is. Het Handboek Ladingszekering, dat o.a. door de RAI wordt toegepast, is daarom is onze optiek een zeer effectieve stap om ongevallen met afvallende lading tegen te gaan.
30/10/2003	Ongevallen op de vluchtstrook, veiligheidsstudie	Aanbevelingen zijn o.a. gericht aan M-V&W waarbij aanbevolen wordt 1. het aantal onbedoelde kantlijnoverschrijdingen zover mogelijk terug te dringen door de kantstrepen van een verticale profilering te voorzien. 2. ervoor te zorgen dat de kennis van weggebruikers over de risico's van vluchtstrookgebruik en over de juiste en meest veilige wijze van vluchtstrookgebruik toeneemt. 3. zorg te dragen voor eenduidige, wettelijk verankerde en strengere voorschriften met betrekking tot veilig werken op de vluchtstrook. 4. Tenslotte is de ingezette beleidslijn om de vluchtstrook tijdelijk als rijstrook in te zetten voor de Raad aanleiding om er op aan te dringen bij dergelijke afwegingen de veiligheidseffecten sterker te laten meewegen. Uit eerste analyses blijkt dat het (bewust of onbewust) gebruik van de vluchtstrook erdoor toeneemt.	Bij brief van 29 september 2005 heeft VenW reactie gegeven aan de Raad: 1) Om redenen van veiligheid wordt al niet meer gewerkt met 'gewone' verf, maar met thermoplast. In personenauto is overgang dan voelbaar. In vrachtauto niet. Om redenen van kosteneffectiviteit wordt niet overwogen om landelijk kantstrepen met verticale profilering in te voeren. Op een paar plaatsen in Noord-Brabant, waar zich vaker ongelukken als gevolg van kantlijnoverschrijdingen hebben voorgedaan is de maatregel wel ingevoerd. 2) Zoals in rapport opgemerkt, worden weggebruikers al op diverse wijzen geïnformeerd over toegestaan en veilig vluchtstrook-gebruik (theorie-examen van CBR, op praatpalen ANWB en telefonisch contact

Datum rapport	Korte omschrijving	Aanbevelingen	Reactie V&W
			met ANWB. VenW is van mening dat een nog intensievere voorlichting, afgezet tegen schaal van probleem, niet effectief is. 3) VenW hanteert richtlijnen voor wegwerkzaamheden. Aannemers moeten verklaren zich hieraan te zullen houden, willen ze in aanmerking komen voor een onderhoudswerk. Er mag niet van worden afgeweken, wel is er enige ruimte om hieraan specifiek invulling te geven als de lokale omstandigheden daarom vragen. VenW ondersteunt van harte de aanbeveling de eind-verantwoordelijkheid voor veiligheidsmaatregelen bij de wegbeheerder te leggen. RWS (wegbeheerder rijkswegen) beschouwt zich als eind-verantwoordelijke en geeft hieraan als volgt inhoud: er is een veiligheidsprotocol, waaraan de aannemer zich dient te houden. Dit protocol is onderdeel van de aanbesteding. Op het aspect veiligheid wordt geen concurrentie toegestaan. Naast de eindverantwoordelijkheid voor van de wegbeheerder heeft de aannemer een eigen verantwoordelijkheid voor zijn werknemers op basis van de

Datum rapport	Korte omschrijving	Aanbevelingen	Reactie V&W
			Arboregelgeving. Aanpassing van regelgeving acht VenW gezien het voorgaande niet nodig.
23/10/2003	Mistongeval op de A9 bij Badhoevedorp (1997), Verkort onderzoek	RWS wordt aanbevolen 1. de reeds aangekondigde praktijkproef (met betrekking tot het gebruik van blokkadedetectie voor automatische aansturing van de matrixborden), op korte termijn te realiseren. 2. om (vooruitlopend op die praktijkproef) blokkadedetectie reeds te gaan benutten om de operators in de verkeerscentrales zo snel mogelijk te attenderen op ongevallen	1 + 2. Het vigerende systeem heeft correct gefunctioneerd. Het automatisch stroomopwaarts plaatsen van maximum snelheden heeft op de gebruikelijke wijze plaatsgevonden. Er is vastgesteld dat zich een stilstand heeft voorgedaan precies tussen twee detectielussen. Daardoor kon deze pas worden gedetecteerd nadat de file zover was aangegroeid dat de staart ervan een detectiepunt was gepasseerd. Er zijn daarom modificaties nodig van de algoritmes die zorgen voor het plaatsen van maximum snelheden op de matrixborden. RWS heeft aan de Raad gemeld dat onderzocht wordt op welke wijze dat het beste kan geschieden. Op basis van de resultaten van die onderzoeken is RWS er inmiddels toe overgegaan een vorm van blokkadedetectie toe te passen op spitsstroken. Het afstellen van dit algoritme luistert echter zeer nauw. De filemeldingen komen nog niet sneller tot stand dan bij de traditionele algoritmen. Uitbreiding van het systeem wordt daarom vooralsnog niet voorzien.
2/10/2003	Veiligheidsstudie tramongevallen: botsveiligheid, infrastructuur en de bestuurlijke factoren.	Aanbevelingen richten zich o.a. tot M-V&W en aanbevolen wordt: 1. in samenwerking met de vervoerbedrijven wettelijke eisen te stellen aan het materieel met als doel de verkeersveiligheid voor derden te verbeteren; de toelating van tramvoertuigen tot	Nieuwe Wet/Besluit Lokale en Bijzondere Spoorwegen is in wording. Medio 2008 zal overeenstemming worden bereikt over de inhoud en de AMvB. De

Datum rapport	Korte omschrijving	Aanbevelingen	Reactie V&W
		de weg wettelijk te regelen en toezicht hierop in te stellen. 2. naast mobiliteit ook verkeersveiligheid te borgen door te bevorderen dat de financiering van (de mobiliteit van) het openbaar vervoer gepaard gaat met eisen aan verkeersveiligheid van derden. 3. door middel van regelgeving er voor te zorgen dat in menggebieden van tram en wegverkeer de tram als gelijkwaardige weggebruiker wordt gedefinieerd. 4. derhalve ook eisen te stellen aan het niveau van afscherming / beveiliging van de niet-menggebieden: de afschermde (vrije) trambanen. Dit met als doel voor alle weggebruikers menggebieden en niet meng-gebieden en het bijbehorende gewenste gedrag helder te onderscheiden.	AMvB en noodzakelijke aanpassing van de spoorwegwet (op het punt van de lokale en bijzondere sporen) zal dan in 2009 worden afgerond.
27/2/2003	Overwegbotsing te Voorst 16 juni 2000	Aanbevolen wordt: 1. AKI en AHOB te vervangen door ongelijkvloerse kruisingen dan wel door overwegen die beveiligd zijn met een verbeterde AHOB waarbij gecontroleerd wordt of de overweg vrij is (daartoe 'plan van aanpak voor overwegen' opstellen incl. financiële middelen). 2. gesignaleerde bestuurlijk-juridische knelpunten op te heffen, bijvoorbeeld door de zorg voor een veilige verkeersafwikkeling op overwegen (integraal: spoorbaan en weg), op te dragen aan één instantie die daarbij de beschikking krijgt over voldoende financiële middelen en wettelijke bevoegdheden om deze taak uit te voeren. 3. een wet te ontwikkelen dan wel de nieuwe Spoorwegwet aan te vullen waardoor het mogelijk wordt het te ontwikkelen overwegenplan zo spoedig mogelijk en met een zo breed mogelijke steun van de betrokken bestuurlijke partijen tot uitvoering te brengen incl. waarborg bindende uitspraak bij belangentegenstellingen tussen de betrokken bestuurlijke partijen.	Brief aan de RvTV 7/3/2005; 1. Uitvoering ombouwprogramma van AKI naar AHOB en pilot ADOB. Kadernota II, Railveiligheid, waarin het beleid wordt toegelicht mbt. overwegveiligheid 2004-2010. 2/3. Naast de nieuwe Kadernota Railveiligheid is per 1 januari 2005 onder de nieuwe Spoorwegwet een stelsel van besluiten regelingen en concessies operationeel geworden, daarmee liggen in de spoorsector verantwoordelijkheden en indirecte verhoudingen tussen partijen. Binnen dit nieuwe wettelijk kader heeft Prorail als beheerder van spoorinfrastructuur de opdracht het Rijksbeleid inzake de overwegveiligheid uit te voeren. Via beleid en met inbedding in de nieuwe Spoorwegwet is uitvoering gegeven aan de aanbevelingen van de Raad.

Datum rapport	Korte omschrijving	Aanbevelingen	Reactie V&W
15/1/2002	Onderzoek naar bestuurlijke, juridische en financiële aspecten van overwegen. Dit rapport hoort bij 'Overwegbotsing te Voorst 16 juni 2000'	Aanbevelingen zijn: 1. Duidelijke beleidsambitie te hanteren gericht op een duurzame scheiding van weg en rail in de toekomst incl. instrumentarium met normen en eisen voor de verbetering van de veiligheid op overwegen volgens de principes van Duurzaam Veilig. 2. T.b.v. de aanpassingen van overwegen om de veiligheid te verhogen en de doorwerking van beleid naar de wegbeheerders te regelen met een wettelijke grondslag. 3. Opstellen overwegprotocol waarin betrokken partijen zich committeren aan een aantal spelregels volgens welke de aanpassing van overwegen verloopt (basis in Spoorwegwet. 4. De toetsende rol ten aanzien van spoorwegveiligheid, waaronder de veiligheid op overwegen, onder te brengen bij IVW. 5. Transparantie in de financiering van beheer & instandhouding door middel van een bekostigingsmodel.	Aanbeveling 3: procedure rond het aanpassen van overwegen is aangescherpt (TK 2005-2006, 29893 en 29892 nr.20). Aanbeveling 4: is gerealiseerd.
19/12/2002	Auto te water: ontsnappingsproblemen.	1. bij de Europese commissie te pleiten voor eisen aan personenvoertuigen die er toe bijdragen dat verhinderd wordt dat: elektrische systemen de autoportieren onbedoeld afsluiten door (kort)sluiting bij te water raken en elektrische raam- en/of slotbediening niet meer functioneert. 2. om – evt. in samenhang met de overige voorlichting inzake te water raken – te bevorderen dat Nederlandse personenvoertuigen worden uitgerust met een middel om de ruiten te kunnen verbrijzelen, de zogenaamde life-hammer, en tevens dat overheidsvoertuigen hiermee worden uitgerust en te bevorderen dat onderzoek plaatsvindt naar alternatief voor huidige life-hammer, waarmee ook de nieuwe sterkere zijruiten kunnen worden verwijderd en zolang er geen afdoende oplossingen gevonden zijn, de consument te waarschuwen.	1. VenW is onderzoek gestart naar verband tussen het blokkeren van elektronisch bedienbare ramen/deuren en te water raken. Als onderzoeksresultaten aanleiding ertoe geven, actie nemen richting fabrikanten en/of EU. Het onderzoek is eind 2007 klaar. 2. Minister heeft oproep aan branche gedaan om een veiligheidshamer bij elke verkochte auto te leveren. Dit gebeurt ondertussen bij groot percentage nieuw verkochte auto's. VenW heeft campagne gevoerd om juiste ontsnappingmogelijkheden bekend te maken. Hierbij is via een website ook informatie over de gevaren van gelaagd glas.
5/12/2002	Ongevallen met manoeuvrerende vrachtauto's bij duisternis	Aanbevelingen specifiek gericht op VenW: Bespoedig de voorgenomen Europese invoering van een	Mede door de Nederlandse inbreng in Europees en ECE-verband wordt verplichting van retroreflecterende

Datum rapport	Korte omschrijving	Aanbevelingen	Reactie V&W
		wettelijke verplichting tot het aanbrengen van retroreflecterende contourmarkering bij vrachtauto's. Tevens dient de RRCM-verplichting – vooruitlopend op de Europese invoering – zo spoedig mogelijk in de nationale wetgeving te worden opgenomen. Verder moet de problematiek rond de gebrekkige zichtbaarheid en herkenbaarheid van vrachtauto's bij duisternis deel gaan uitmaken van de eisen voor het theorie-examen voor de verschillende rijbewijzen alsook die voor het chauffeursdiploma. (De aanbeveling mbt inrichting van uitritten was alleen gericht op de koepels van gemeenten, provincies en waterschappen, en niet op het Rijk.)	contourmarkeringen opgenomen in een binnenkort te publiceren aangepaste Europese richtlijn over voertuigeisen. In 2003 zijn de eisen die worden gesteld bij gebruik van dergelijke markeringen opgenomen in het Nederlandse Voertuigreglement. Nationale verplichtingen in afwijking van Europese richtlijnen zijn, vanwege het harmiserende karakter van de Europese richtlijnen, niet zonder meer mogelijk.
20/12/2001	Vrachtwagen gaat door vangrail en valt in IJsselmeer op 23 juni 2000.	V&W 1. Voor bruggen en viaducten aanvullende richtlijnen op stellen met betrekking tot de eigenschappen van de deklaag van rijkswegen, zowel voor aanleg als voor onderhoud en reparatie. 2. Te bevorderen dat alle wegbeheerders nieuwe richtlijnen ontwikkelen die ertoe leiden dat het kerend vermogen van zijbermbeveiligingen op zogenaamde kunstwerken wordt verbeterd.	Via brief HKW UB 2002/6715 van 19 augustus 2002 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat aan de voorzitter van de Kamer Wegverkeer van de Raad voor de Transportveiligheid gemeld op welke wijze de aanbevelingen zijn/worden verwerkt door VenW: 1. Zowel voor spoorvorming als stroefheid bestaan normen die precies aangeven wat nog acceptabel is. Ten tijde van het ongeval was de stroefheid van het wegdek veel lager dan is toegestaan. De oorzaak hiervan was de twee jaar eerder toegepaste en niet gebruikelijke combinatie van onderhoudsmaatregelen en zeer warm weer. Omdat bij dit ongeval niet zozeer de norm zelf, maar de onderschreiding ervan een rol speelde, wordt aanpassing van de norm niet doelmatig geacht. In de brief van 19/08/'02 is

Datum rapport	Korte omschrijving	Aanbevelingen	Reactie V&W
			gemeld dat tijdens de komende renovatie de Ketelbrug voorzien zal worden van ZOAB, waardoor het probleem zich niet meer kan voordoen. Dat is inderdaad gebeurd. 2. In vergelijking met veel Europese landen is het kerend vermogen van bermbeveiligingen relatief hoog. Volgens recente Europese normen kan elk land zelf bepalen waar welk niveau van bermbeveiliging toegepast wordt. Nederland onderzoekt of het technisch mogelijk is het kerend niveau op bruggen en viaducten naar een hoger niveau te brengen. Voor bestaande constructies zal dit lastig zijn, want bij een hoger kerend vermogen van de beveiliging werken er hogere krachten in op onderdelen van bruggen die daarvoor niet ontworpen zijn. In de brief van 19/08/'02 is gemeld dat de Ketelbrug bij renovatie voorzien zal worden van een stepbarrier. Dat is gebeurd.
3/5/2001	Taxi bus botst op obstakelbeveiliger in wegwerkzaamheden op de A17 bij Zevenbergen op 5 september 1999.	V&W: - te bezien hoe ongevallen waarbij mede sprake is van slaperigheid zoveel mogelijk kunnen worden voorkomen. - te onderzoeken in hoeverre de uitgegeven, vrijblijvende, richtlijnen van het CROW worden opgevolgd door de wegbeheerders - de ontwerpeisen voor obstakelbeveiligers aan te passen dat deze beveiligers in geval van botsingen in staat zijn de vrijkomende kinetische energie bij vigerende snelheidslimieten	Via brief DGP/W&V/U.02.01405 van 21 mei 2002 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat aan de Voorzitter van de Kamer Wegbeheer van de Raad voor Transportveiligheid gemeld op welke wijze de aanbevelingen zijn/worden verwerkt door VenW:

Datum rapport	Korte omschrijving	Aanbevelingen	Reactie V&W
		te verwerken; - zich te bezinnen op de gedoogsituatie met betrekking tot de veiligheidsvoorzieningen (stoelen, gordels, gordelbevestigingspunten) in voertuigen die voor 1 oktober 1999 tot de weg zijn toegelaten; -te zorgen voor meer voorlichting voor weggebruikers over werk in uitvoering.	- Het fris aan het werk gaan, is onderdeel van de eigen verantwoordelijkheden die het beroep taxichauffeur met zich meebrengt. In opleidingen die de de branche verzorgt wordt hier aandacht aan besteed. De Arbeidstijdenwet en het Arbeidstijdenbesluit reguleren de maximale arbeidstijd, maximale rijtijd en minimale rusttijden. Door de invoering van de smartcard in de boordcomputer zal dit in de toekomst beter te controleren zijn. Vanaf najaar 2002 zal een proef gehouden worden met een "lane departure warning assistant". Inmiddels wordt dat door autofabrikanten ingebouwd in een aantal modellen. - De richtlijnen t.a.v. veiligheid bij werk in uitvoering zijn verplicht bij Rijkswaterstaat. T.a.v. de adviezen om de richtlijnen aan te scherpen is advies ingewonnen bij het CROW die uitgebreid ingegaan is op de aanbevelingen. Dat heeft er o.a. toe geleid dat het uiteinde van barriers bij werk in uitvoering tegenwoordig voorzien wordt van een reflecterend rood-wit schild. - Sinds 1 januari 2001 is het gebruik van nieuwe type

Datum rapport	Korte omschrijving	Aanbevelingen	Reactie V&W
			botsbeveiliger, dat beter bestand is tegen hoge snelheden en zware massa's, verplicht gesteld door Rijkswaterstaat. - Bij de toelating van voertuigen wordt getoetst op vigerende voertuigeisen. Voortdurend worden voertuigeisen aangepast aan nieuwe inzichten. Het ontwikkelen van een kwaliteitsstanddaard door de taxibranche zal bevorderd worden. - Eind 1999 is op initiatief van VenW het Overlegplatform Maatregelen bij werk in uitvoering opgericht dat bestaat uit vertegenwoordigers van RWS, Politie en bedrijfsleven. Dit platform houdt voortdurend de vinger aan de pols m.b.t. de veiligheid bij werk in uitvoering. Nieuwe ontwikkelingen kunnen leiden tot voorstellen voor aanpassing van de CROW-richtlijnen.
16/1/2001	Rapport N31 Harlingen	RWS Noord Nederland: 1. De maximum snelheid verlagen van 100 tot 80 kilometer per uur, de borden 'autoweg' verwijderd en handhaving snelheidslimiet geïntensiveerd; 2. Op de gehele N31 een harde rijbaanscheiding gerealiseerd, de zachte berm te verstevigen waar dat nog niet het geval is en de overgangen tussen de autosnelweg en de autoweg beter te markeren. V&W: 3. Inventariseer de wegen die net als de N31 te hoge snelheden kennen in relatie tot de ontwerpsnelheid, en bezie of	Op 22 augustus 2001 (zie VW 00000957) is aan Tweede Kamer een afschrift gestuurd van brief aan de Raad met van reactie VenW: 1) vanaf medio mei 2001 is een snelheidsbeperking van 80 km/u ingesteld. 2) Er wordt inmiddels 2 x 2 rijstroken met ongelijkvloerse kruisingen en oversteken gerealiseerd (in 2008 gereed).

Datum rapport	Korte omschrijving	Aanbevelingen	Reactie V&W
		aanpassingen aldaar wenselijk zijn; 4. Evalueer de besluitvormingsprocessen voor de aanleg van nieuwe weg-infrastructuur; 5. Bezie of bij hantering van het criterium 'veiligheid', in het kader van deze besluitvorming, ook het element 'risico' kan worden betrokken.	3) Dit is opgepakt in het kader van de tweede fase Duurzaam Veilig. 4) Zie 5. 5) Bij besluitvorming over het veiliger maken van gevaarlijke rijkswegen worden reeds naast ongevalcijfers tevens risicocijfers, zowel voor wegvakken als voor kruispunten gehanteerd.

3. Scheepvaart

Datum rapport	Korte omschrijving	Aanbevelingen	Reactie V&W
23/6/2005	Onderzoek naar de oorzaak van het ongeval met de fast ferry Voskhod 605 op 18 oktober 2003 te Amsterdam	M V&W wordt aanbevolen om met alle betrokken partijen een risicoanalyse uit te voeren met betrekking tot de operationele aspecten van het varen met snelle passagiersvaartuigen, met als doel om op korte termijn maatregelen te treffen om de veiligheid van passagiers en bemanning te waarborgen.	De reactie van VenW op 18 augustus 2006 kenmerk IVW/06KU000126 belooft een herbeziening van bestaande maatregelen pakket. De uitkomst van deze analyse is verstuurd aan de Onderzoeksraad op 30 mei 2007 kenmerk VenW/DGTL/2007/ 7860. Essentie van het antwoord is dat de huidige regelgeving is gebaseerd op risico analyses. Door gebrek aan nieuwe data zijn nieuwe risicoanalyses niet opportuun. De vaart met snelle schepen wordt scherp in de gaten gehouden door de Inspectie VenW die hiertoe risico-gerelateerd toezicht uitvoert.
29/11/2004	Themastudie naar roeruitval op binnenschepen	de ontwerpeisen voor de installatie van stuurinrichtingen zodanig vast te stellen, dat een typegoedkeuring voor de gehele installatie kan worden afgegeven, met dien verstande dat uitzonderingen op de wet, die het minimum niveau van bedrijfszekerheid en veiligheid aantasten, niet worden toegestaan.	Antwoord aan de Raad per brief (kenmerk: DGTL/06.006013/BV/EM) Eens met constatering dat wat moet gebeuren, maar gekozen wordt voor vereenvoudiging van de regelgeving ipv typegoedkeuring. Dit was reeds onderwerp onderzoek in de CCR en is inmiddels besloten.
2/9/2004	De stabiliteitsrisico's van binnenschepen en drijvende werktuigen, uitgebracht op 2 september 2004.	1. V&W en Justitie wordt aanbevolen een consequent en eenduidig beleid te ontwikkelen ter vermindering van het overschrijden van het ijkmerk. V&W wordt aanbevolen 2. om in internationaal verband initiatieven te ontplooien voor de ontwikkeling en implementatie van uniforme stabiliteitsnormen onder alle bedrijfsomstandigheden voor alle typen binnenschepen. 3. kennis en de toetsing van de kennis omtrent stabiliteit ten behoeve van het vakdiploma schipper een hogere prioriteit te	Beantwoord per brief (kenmerk: DGTL/05.003520/BV/EM) Eens met de constatering dat handhaving varen over het merk niet in overeenstemming is met de regelgeving. COVW zal om uitleg worden gevraagd en om een eventueel nodige aanpassing van handhaving. Extra eisen tbv stabiliteit worden afgewezen, want

Datum rapport	Korte omschrijving	Aanbevelingen	Reactie V&W
		geven en het inzicht daarvan bij de beroepsgroep zodanig te bevorderen dat het belang van stabiliteit voldoende onderkend wordt.	stabiliteit is al op hoofdlijnen voldoende geregeld en beleid is gericht tegen meer detailregelgeving. Meer kennis stabiliteit bij schippers zal met de opleidingsinstituten worden besproken
27/10/2003	Onderzoek naar de oorzaak van 17 grondingen in de havenmond van de overnachtingshaven Haaften	V&W wordt aanbevolen 1. maatregelen te treffen teneinde een veilige inloop voor schepen te realiseren in de overnachtingshaven van Haaften tijdens een hoge rivierstand. 2. ervoor zorg te dragen dat schippers die voornemens zijn de overnachtingshaven van Haaften bij hoogwater in te varen, zich verplicht dienen te melden bij de verkeerspost Tiel. 3. te onderzoeken hoe het mogelijk is dat een groot aantal ongevallen heeft plaatsgevonden in de overnachtingshaven Haaften, en nog steeds plaatsvinden, zonder dat er adequate maatregelen zijn getroffen om deze ongevallen te voorkomen. 4. hoge prioriteit toe te kennen aan het vergroten van zowel de dekkingsgraad als de representativiteit van haar ongevallendatabestand (ONOVIS)	Via brief HKW/UI 2004/7979 van 22 september 2004 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat aan de Raad voor de Transportveiligheid gemeld op welke wijze de aanbevelingen zijn/worden verwerkt door RWS: 1. Er wordt een aantal beheersmaatregelen genomen, zoals het aanpassen van de bebording en bebakening van de haveninvaart, het plaatsen van extra oriëntatieverlichting en extra radarbakens. Deze maatregelen vinden ook instemming bij belangenvereniging Schuttevaer. De maatregelen zijn inmiddels uitgevoerd. 2. Schippers zijn reeds verplicht zich aan en af te melden, maar verzuimen dat vaak in de praktijk. In overleg met de KLPD zal gewezen worden op de handhaving. Door betere informatieverstrekking zal gewezen worden op het belang van een veilige invaart. 3. Er waren enkele onderzoeken gestart om maatregelen te treffen ter voorkoming van

Datum rapport	Korte omschrijving	Aanbevelingen	Reactie V&W
			verdere ongevallen. Als uitvloeisel hiervan zijn plaatselijke verkeersborden en aanduidingsborden beter zichtbaar opgesteld. Over de grondingen is tevens overleg gevoerd met Schuttevaer. 4. Sinds 1 januari 2004 wordt in het kader van "monitoring nautische veiligheid" een kwaliteitslag gemaakt van landelijke registratie van ongevalsgegevens. Black spots zullen hierdoor eerder gesignaleerd worden.
9/9/2003	Onderzoek naar dode hoek aan boord van binnenschepen	V&W wordt aanbevolen 1. het initiatief te nemen om in samenwerking met de internationale wetgevende organen onderzoek te laten verrichten naar de ruimte rond binnenschepen, waarop de roerganger vanaf zijn positie geen zicht heeft, om naar aanleiding van dit onderzoek gezamenlijk te komen tot nieuwe normering/wetgeving 2. V&W/BZK/Justitie wordt aanbevolen ervoor zorg te dragen dat toezichthouders zodanig worden toegerust dat de dode hoek bepalingen van binnenschepen tijdens de vaart door hen kunnen worden uitgevoerd en dat er adequaat toezicht wordt uitgeoefend op de naleving van de wettelijke norm met betrekking tot de noverzichtelijke ruimten rondom binnenschepen tijdens de vaart.	Aanbeveling 1: Alle genoemde aspecten zijn op de agenda geplaatst van de werkgroep technische voorschriften van de Centrale Commissie van de Rijnvaart in Straatsburg. Discussie loopt nog. Aanbeveling 2: De toezichthoudende instanties binnen VenW zullen worden betrokken bij de ontwikkelingen in het internationale overleg, zodat eventueel noodzakelijke aanpassing van de huidige werkwijze en daarbij behorend instrumentarium tijdig en effectief kunnen worden gerealiseerd.
13/3/2003	Fataal ongeval in de ladingtank van een chemicaliëntanker op 30 november 2000	V&W dient zorg te dragen dat het document, zoals dit in het ADN-Regelwerk genoemd wordt, waarin m.n. momenten waarbij de atmosfeer in besloten ruimten gemeten moet worden en meetresultaten worden vastgelegd, zo snel mogelijk van kracht te laten worden, zodat dit bijdraagt tot beter veiligheidsbesef van bemanningen aan boord van binnenvaartschepen.	Van alle uitgevoerde metingen moeten de resultaten schriftelijk worden vastgelegd. Deze schriftelijke vaststelling is in de Regeling vervoer over de binnenwateren van gevaarlijke stoffen (VBG) sinds 1 januari 1995

Datum rapport	Korte omschrijving	Aanbevelingen	Reactie V&W
			wettelijk verplicht. Er is geen noodzaak om verdere actie te laten ondernemen n.a.v. de aanbeveling
6/3/2003	Lekstabiliteit van beunschepen	V&W wordt aanbevolen de regelgeving voor binnenvaartschepen in het algemeen en voor beunschepen in het bijzonder, aan te passen, dat er voorzieningen aangebracht worden waarmee waterdichte compartimenten vanaf het dek gecontroleerd kunnen worden op binnenkomend water.	De verplichting voor peilinrichtingen op de compartimenten is in dit geval niet opportuun. Er is geen aanleiding om de verplichting hiertoe wettelijk op te leggen. Bij deze oordeelvorming is ook een rapport van de Inspectie VenW gebruikt.
25/7/2002	Scheepvaartongeval met dodelijke afloop op het Keeten op 10 december 1999	V&W dient zorg te dragen voor dat regelgeving voor recreatievaartuigen met betrekking tot het voeren van een radarreflector zo wordt aangepast dat ook bij goed zicht een radarreflector gevoerd moet worden, zodat recreatievaartuigen ook bij goed zicht herkenbaar zijn op door verkeerscentrales gebruikte radarsystemen.	Per brief beantwoord (briefkenmerk: DGG/V/VM-02008161) De aanbeveling om een goed functionerende radarreflector ook bij goed zicht op genoemde wateren te verplichten, neemt VenW ter harte. Met betrokken organisaties wordt overlegd op welke wijze een zo doelmatig mogelijke invulling kan worden gerealiseerd. Dit overleg met de betrokken organisaties heeft nog niet tot resultaat geleid.
5/12/2002	Aanvaring op het Amsterdam-Rijnkanaal tussen drie motorschepen op 23 maart 2001	V&W dient een eenduidige richtlijn te ontwikkelen voor een verplichte proefvaart onder operationele omstandigheden als er werkzaamheden aan het stuurwerk op binnenvaartschepen hebben plaatsgevonden, die inregeling van de elektronische of hydraulische systemen hebben vereist.	Het nieuwe Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR) biedt voldoende waarborgen voor het beproeven van stuurwerken en behoeft niet te worden aangepast. Technische regels voor stuurinrichtingen zijn op dit moment onderwerp van gesprek in de CCR. ROSR is de basis voor de nieuwe EU RL technische voorschriften binnenvaart. Wijzigingen in het ROSR werken na implementatie EU RL door in het BSB.
22/11/2001	Onderzoek naar de veiligheidsaspecten van de hefbare stuurhuizen in de	SZW en V&W: 1. toezicht houden op de veiligheid van het gebruik en bediening van schepen, inclusief alle aspecten van hefbare	Aanbeveling 1 en 2: n.v.t. Aanbeveling 3: VenW is niet voornemens veranderingen in de

Datum rapport	Korte omschrijving	Aanbevelingen	Reactie V&W
	binnenvaart, uitgebracht op 22 november 2001.	stuurhuizen. De verantwoordelijke Ministers dienen de toezichtfilosofie duidelijk te maken en, indien nodig, te verbeteren. V&W dient ervoor te zorgen dat 2. wetgeving wordt opgesteld voor bouwers/ leveranciers en gebruikers van hefbaar stuurhuizen t.a.v. constructie en het veilig gebruik ervan 3. wetgeving wordt opgesteld dat wanneer nieuwe producten en/of constructies worden toegepast in de scheepvaart en specifieke wet- en regelgeving ontbreekt/ onvoldoende is, aangetoond wordt dat de risico's van het gebruik ervan zo laag als redelijkerwijs mogelijk zijn. 4. regelgeving wordt opgesteld voor schepen uitgerust met hefbaar stuurhuizen, zodat deze permanent in staat zijn een betrouwbare en voor elke verkeerssituatie veilige uitkijk te houden. 5. het kanaalpeil op de Schelde–Rijnverbinding zo veel mogelijk wordt aangehouden, zodat de scheepvaart zijn reizen met betrekking tot de hoogte zorgvuldig en naar betrouwbare gegevens kan plannen. 6. de Kreekrakbruggen op een zodanige hoogte gebracht worden, dat bij kanaalpeil de gegarandeerde doorvaarthoogte van 9,10 meter aanwezig is.	huidige werkwijze aan te brengen. Aanbeveling 4: VenW is niet voornemens de bestaande regelgeving aan te passen. De bedrijfstak heeft aangegeven met een voorstel te komen en VenW zal dat voorstel inbrengen bij het internationale overleg Aanbeveling 5: Voor de in de aanbeveling genoemde onderwerpen zijn in Richtlijnen 98/392/EEG en 93/68/EEG afdoende regelingen getroffen. Voor eventuele onduidelijkheden m.b.t. hefbaar stuurhuizen zal in technische voorschriften voor binnenschepen een bepaling worden opgenomen dat hefbaar stuurhuizen moeten zijn voorzien van een CE-merk. De bedrijfstak zal met een voorstel komen en VenW zal dat voorstel inbrengen bij het internationale overleg. Aanbeveling 6: In het voorgenomen 9e wijzigingsbesluit van het BPR (= Binnenvaart Politie Reglement), zijn inmiddels de betreffende bepalingen in overeenstemming gebracht met het bepaalde in het RPR (= Rijnvaart Politie Reglement) Aanbeveling 7: VenW heeft geen directe invloed op het kanaalpeil ten zuiden van de Kreekraksluizen, maar wel het havenbedrijf Antwerpen. Naast extra signalering, heeft Rijkswaterstaat het voornemen om de doorvaarthoogte digitaal aan te gaan duiden.

Datum rapport	Korte omschrijving	Aanbevelingen	Reactie V&W
			Aanbeveling 8: De schipper dient altijd zelf rekening te houden met de veiligheidsruimte t.o.v de vaste bruggen.
13/11/2001	Onderzoek naar een tiental scheepvaartongevallen op het Marker- en IJsselmeer	V&W wordt aanbevolen: 1. onderzoek te doen naar de huidige eisen aan de zonering van de binnenwateren 2. zodanige regels op te stellen dat er eisen gesteld (kunnen) worden aan constructiedelen en inrichtingen van schepen, zodat deze onder operationele omstandigheden te allen tijde waterdicht zijn. 3. het aantal waarnemingsstations op het Marker- en IJsselmeer uit te breiden om zodoende een betere dekking te hebben voor het verstrekken van met name windverwachtingen. 4. zodanige regels op te stellen c.q. te hanteren die voorzien in preventieve en constructieve veiligheidseisen met betrekking tot voorzieningen en onderhoud aan schepen die gebruik mogen maken van zone 2 wateren.	Op 9 maart 2006 heeft het KNMI op de Houtribdijk een nieuwe windmast in gebruik genomen. Toelichting: Windmetingen op deze locatie zijn van groot belang voor de veiligheid van de scheepvaart in het zuidelijk deel van het IJsselmeer en op het Markermeer. Tevens zijn de windmetingen op de dijk Enkhuzen-Lelystad een belangrijke aanvullende bron bij het geven van wind- en stormwaarschuwingen en wordt hiermee een grote bijdrage geleverd aan de aanbeveling 'het aantal waarnemingsstations op het Marker- en IJsselmeer uit te breiden om zodoende een betere dekking te hebben voor het verstrekken van met name windverwachtingen'.

12/6/2001	Aanvaring tussen een snelle motorboot met waterskier en een zeilplank met dodelijke afloop op het Veerse Meer op 3 juli 1999	V&W wordt aanbevolen: 1. duidelijke voorlichting over vaargebieden, de vaarregels en voorschriften die van toepassing zijn op de vaargebieden te verzorgen en gemakkelijk toegankelijk te maken voor de gebruikers. 2. de vaarregels zodanig op te stellen dat deze voldoende duidelijk en toepasbaar zijn voor alle (recreatieve) gebruikers. 3. in de voorschriften ter zake het Klein Vaarbewijs een verplicht praktijkonderdeel op te nemen (proeve van bekwaamheid). 4. zorg te dragen dat bestuurders van snelle motorboten een op de betrokken activiteit gerichte praktijkopleiding volgen (proeve van bekwaamheid). 5. het toezicht op markering zodanig uit te voeren dat de herkenbaarheid van het vaarwater en de functionaliteit daarvan gewaarborgd blijft.	Vaarwegmarkering, verkeerstekens en aanvullende markering wordt door of vanwege de regionale directies van de Rijkswaterstaat aangebracht. De directie Zeeland heeft n.a.v. het onderhavige voorval de markering aangepast.
19 mei 1999	Op 4 januari 1998 heeft de Nederlandse ferry "Stena Discovery", varende op de Noordzee, schade opgelopen bij slecht weer.	1. Het strikt de hand houden aan de met de Scheepvaartinspectie overeengekomen en goedgekeurde operationele limieten. 2. Het verbeteren van de afspraken met de Maritiem Meteorologische Dienst van het KNMI, onder andere betreffende één aanspreekpunt, het inlichten van de MMD bij vertraging, altijd telefonisch overleg als de Hs boven de 4 meter komt of dreigt te komen, duidelijkheid betreffende de marge in de voorspelling van de Hs en het opnemen van de golfsnelheid in de voorspelling. Deze afspraken dienen de instemming van de Scheepvaartinspectie te hebben. 3. Onderzoeken of er bij het varen met achterin komende zee en buiten de thans geldende limieten kans bestaat op kapseizen, wat de gevolgen kunnen zijn van een voortgezette "bowdiving" bij een beschadigd voorschot, alsmede het verzamelen, analyseren en opbouwen van statistieken over het scheepsgedrag in relatie tot de omgevingsparameters. 4. Het vormen van een HSC-adviesgroep ter ondersteuning en als klankbord van de Scheepvaartinspectie. 5. Niet meer varen met afgebroken kimkielen, anders dan onder met de Scheepvaartinspectie overeengekomen limieten. 6. Het verbeteren van de veiligheidscultuur binnen de rederij,	KNMI is uitvoerig betrokken geweest bij de vervolgacties geformuleerd na het incident met de Stena Discovery en in het juridische afwikkelingstraject. Daarnaast is er de concrete aanbeveling "Het verbeteren van de afspraken met de Maritiem Meteorologische Dienst van het KNMI, onder andere betreffende één aanspreekpunt, het inlichten van de MMD bij vertraging, altijd telefonisch overleg als de Hs boven de 4 meter komt of dreigt te komen, duidelijkheid betreffende de marge in de voorspelling van de Hs en het opnemen van de golfsnelheid in de voorspelling. Deze afspraken dienen de instemming van de Scheepvaartinspectie te hebben.", waar KNMI opvolging aan heeft gegeven. Echter, na het van kracht worden van de wet op het KNMI

		zodanig dat alle betrokkenen alert zijn op de operationele limieten.	(2001) zijn alle taken en verantwoordelijkheden, alsmede correspondentie etc., rond de berichtgeving aan Stena Line overgedragen aan Holland Weather Services (nu Weathernews Benelux).
30 december 1998	Op 9 augustus 1997 is het Nederlandse vrachtschip "Sirocco", varende in het Engelse Kanaal, in aanvaring gekomen met het Nederlandse vrachtschip "Sagitta".	De daarvoor verantwoordelijke autoriteit, dient te overwegen de aanwezigheid van goede plotvoorzieningen op de radars van zeeschepen verplicht te stellen.	De Scheepvaartinspectie was van mening dat er reeds goede plotvoorzieningen aanwezig waren op de Nederlandse vloot, alleen dat deze niet altijd op de juiste manier door de bemanning werd gebruikt. Uitspraak is onder de aandacht gebracht van de betrokken partijen.
30 september 1998	Op 9 juni 1997 heeft het Nederlandse vrachtschip "Maasborg", varende in het Zuider Buiten-kanaal bij IJmuiden, met bestemming Zaandam, bij een uitwijkmanoeuvre voor het Nederlandse onderzoeksschip "Tridens", schade opgelopen.	De Raad beveelt de autoriteit belast met het verlenen van de verklaring van vrijstelling van loodsplicht aan, om de kennis van de kapitein van de "Tridens" op de onderdelen verkeersreglementen en VTS-procedures opnieuw te toetsen.	Deze uitspraak is onder de aandacht gebracht van de voorzitter van de examencommissie zeevaart.
30 september 1998	Op 14 juli 1997 is brand uitgebroken in de machinekamer van het Nederlandse bevoorradingsschip "Smit-Lloyd 55", varende van South Shield, Engeland, naar Den Helder.	3. De Raad beveelt de bevoegde autoriteit aan te onderzoeken of het afvoersysteem van de hot box van het type motor van Wärtsilä waarbij op de "Smit-Lloyd 55" brand is ontstaan, voldoende capaciteit heeft om iedere olie lekkage veilig naar de verzameltank af te voeren, en het functioneren van het afloopalarm te waarborgen	Deze uitspraak is onder de aandacht gebracht van de fabrikant van deze motoren.
16 september 1998	Op 6 november 1997 is de Nederlandse garnalenkotter "Jet" OD 52, vissende op de Noordzee, gekapseisd en gezonken.	1. De Raad herhaalt de in zijn Uitspraak nr. 10/1996 gedane aanbeveling, dat eigenaren van oudere vissersvaartuigen dienen na te gaan of in de loop der jaren, door toename van gewichten aan boord, de stabiliteit niet is verslechterd. 2. De Raad geeft de Scheepvaartinspectie in overweging om de stabiliteit van deze oudere kleine kotters opnieuw te bezien, mede gelet op de toch ongemerkt toegenomen gewichten aan boord, onverlet de verantwoording van de schippers/ eigenaren om dit te melden.	De aanbevelingen zijn overgenomen door de Scheepvaartinspectie en zijn uitgevoerd conform aanbeveling.

3 juni 1998	Op 24 januari 1997 is de Nederlandse chemicaliëntanker "Dutch Pilot", varende op de Westerschelde ter hoogte van Hansweert, in aanvaring gekomen met de onder Noorse vlag varende chemicaliëntanker "Trans Vik". De "Dutch Pilot" was op weg van Antwerpen naar Rotterdam.	1. Het stringent toepassen van de gespreksdiscipline op de blokkkanalen op de Westerschelde, het toezien hierop door de verantwoordelijke scheepvaartautoriteit en overtreders hierop aanspreken en corrigeren. 2. Het aanscherpen van de controle op de specifieke kennis en vakbekwaamheid van de loodsen voor inzet op de Westerschelde door, in dit geval, de Belgische loodsenorganisatie. 3. Het doen volgen door kapiteins en loodsen van een Bridge Resource Management cursus.	Deze uitspraak is onder de aandacht gebracht van de vaarwegbeheerders (Rijkswaterstaat) en verkeersbegeleiding op de Westerschelde.
3 juni 1998	Op 17 december 1996 is het Nederlandse vrachtschip "Christina", afvarende op de rivier de Humber, Engeland, buiten de vaargeul geraakt en aan de grond gelopen.	De Raad beveelt het Hoofd van de Scheepvaartinspectie aan om bij de Engelse bevoegde instantie te bewerkstelligen dat, indien de plaatselijke zeekaarten niet toereikend zijn om op te navigeren, de kapiteins worden voorzien van de surveykaarten van de regio's die daarvoor in aanmerking komen.	Deze uitspraak is onder de aandacht gebracht van de Engelse bevoegde autoriteit.
11 maart 1998	Op 28 november 1996 is de bootsman van het Nederlandse vrachtschip "Fairlift", tijdens loswerkzaamheden, ernstig gewond geraakt.	Kapiteins dienen meer aandacht te besteden aan hulpverleningsoefeningen, waaronder het aanleggen van een steunkraag, terwijl de Scheepvaartinspectie dient te bezien of en in hoeverre het aanleggen van een steunkraag niet als standaard eerste hulp maatregel bij hoofdletsel in het Geneeskundig Handboek voor de Scheepvaart dient te worden opgenomen.	Deze uitspraak is onder de aandacht gebracht van de medische adviseurs. Is nu voorgeschreven in het Medisch Handboek.
3 december 1997	Op 8 september 1996 is de machinekamer van het Nederlandse vrachtschip "Delfborg", liggende in dok te Triëst, vervuld geraakt met water.	1. De Raad beveelt de bevoegde autoriteit aan, de mogelijkheid van doorschakeling van het machinekameralarm naar het werktuigkundigenalarm, indien het machinekameralarm door een bepaalde unit niet geaccepteerd wordt, te onderzoeken en zo mogelijk voor alle schepen verplicht te stellen. 2. De Raad beveelt de bevoegde autoriteit aan, de "Standards Regarding Watchkeeping" voortvloeiend uit de STCW-code en bekendgemaakt via Bekendmaking aan de Scheepvaart nr. 315/1997, wederom via een bekendmaking aan de Scheepvaart uit te brengen en wel in een Nederlandstalige versie. 3. Machinekamer-alarminstallaties dienen minimaal eens per drie maanden getest te worden.	De aanbevelingen (1 en 3) waren al verplicht voor schepen met een zogenaamde o-mansbezetting. Engels is de taal in de internationale zeevaart, dus uitspraak overbodig op dit punt.
23 juli 1997	Op 18 oktober 1995 is op het Nederlandse tankschip "Jo Lønn",	4. De Raad beveelt de bevoegde autoriteiten, de klassebureaus en de Scheepvaartinspectie aan, hun jaarlijks	Deze aanbeveling uit de uitspraak is overgenomen door de

	ten anker liggend op het Gatun Lake in het Panamakanaal, tijdens het beproeven van de stuurboordreddingboot, bij het afvieren, de achterste haak te vroeg ontkoppeld en is de boot van vijf meter hoogte verticaal te water gevallen.	en vijfjaarlijks survey van deze systemen zo zorgvuldig en deskundig mogelijk uit te voeren.	Scheepvaartinspectie en uitgevoerd conform aanbeveling. Tijdens reguliere surveys is op dit punt de aandacht verscherpt. Tevens is dit probleem internationaal onder de aandacht gebracht. Hier zijn inmiddels soortgelijke aanbevelingen doorgevoerd.
11 juni 1997	Op 12 januari 1996 is aan boord van het Nederlandse vissersvaartuig "Pieter Anthonie" TX 37, een opvarende tijdens het afmeren in de haven van Oudeschild, ernstig gewond geraakt.	De Raad beveelt de bevoegde autoriteit aan onderzoek te plegen naar de mogelijkheid om bedieningshendels van lieren met losse koppen zodanig te construeren, dat men dit hendel tijdens de werking van de lier vast moet blijven houden en indien uitvoerbaar dit verplicht te stellen.	Aanbeveling was niet uitvoerbaar, maar extra noodstoppen toegepast.
14 mei 1997	Op 10 juli 1996 is het Nederlandse vissersvaartuig "Bertina" WR 25, vissende op de Noordzee, in een positie westnoordwest van Büsum, gekapseisd en gezonken.	Alhoewel de Raad van oordeel is dat door onoordeelkundig handelen de meeste vissersvaartuigen tot kenteren kunnen worden gebracht, gelet op het kenteren in 1995 van twee kotters, gebouwd in 1960 en 1961, en thans, in 1996, van de "Bertina" WR 25, bouwjaar 1949, beveelt de Raad aan het verlenen van ontheffing van een slipbloksysteem, voor dit soort schepen, te heroverwegen en te bezien hoe de schippers een mogelijkheid kan worden geboden om een vastgelopen net op een andere wijze los te trekken dan door het hieuwen van de via de top van de giek lopende vislijn.	Aanbeveling is conform uitspraak uitgevoerd. Dergelijke ontheffingen worden niet meer verleend. Waar dit niet mogelijk was is gebruik gemaakt van technische aanpassingen die een zelfde mate van veiligheid konden waarborgen.
7 mei 1997	Op 9 september 1996 is een opvarende van het Nederlandse vissersvaartuig "Helena Elizabeth TX 29", vissende op de Noordzee, tijdens het uitzetten van de netten gewond geraakt, overboord geslagen en als gevolg daarvan overleden.	1. De Raad beveelt de bevoegde autoriteit aan, de mogelijkheid voor het borgen in de nulstand, van de hendels voor de bediening van de lier, te onderzoeken en zo mogelijk verplicht te stellen.	Deze aanbeveling is onderzocht, maar niet verplicht gesteld. Borging in de nulstand maakte het systeem in veel gevallen onwerkbaar.
12 maart 1997	Op 2 december 1994, is aan boord van het Nederlandse vrachtschip "Swift", gemeerd liggend in de haven van Westpoint, Verenigde Staten, een opvarende tijdens werkzaamheden in een ballasttank	De Raad beveelt aan de onduidelijkheid in de voorschriften met betrekking tot de toegelaten spanning voor lampen die worden gebruikt voor werkzaamheden in tanks (bijlage II bij het Schepenbesluit, artikel 45, onder 1.2.2 en 10.2) op te heffen.	De bekendmaking voor de scheepvaart is nav een aantal vergelijkbare ongevallen aangepast.

	gewond geraakt als gevolg van elektrocutie.		
8 mei 1996	Op 30 maart 1995 is aan boord van het Nederlandse vrachtschip "Aros News", ten anker liggende op de rede van Ares, Spanje, de kapitein ernstig gewond geraakt tijdens een oefening met de hulpverleningsboot.	Bij kranen voor hulpverleningsboten is het wenselijk dat een duidelijke uitleg van de bedieningsknoppen van de kraan aanwezig is, zowel in het instructieboek van de kraan als bij de kraan zelf. Een controlelamp op de bedieningskast die aangeeft dat de winch van de kraan elektrisch geactiveerd is, is een middel om de veiligheid van het systeem te vergroten. Reddingsmiddelen en systemen dienen voor de overdracht van een schip, ook door de bemanning, onder toezicht van Scheepvaartinspectie of anderszins, beproefd te worden.	Deze aanbeveling is conform uitspraak uitgevoerd. Bij reguliere en nieuwbouw inspecties wordt aandacht gegeven aan genoemde punten en waar nodig corrigerend of adviserend opgetreden.
1 mei 1996	Op 16 augustus 1995 is het Nederlands vissersvaartuig "Pieter Cornelis" WR 15, vissende op de Noordzee in een positie ten Zuidwesten van Helgoland, gekapseisd en daarna gezonken.	Gezien het kenteren in 1995 van twee kotters, gebouwd in de jaren 1960 en 1961 (de WR 15 en de KW 44), beveelt de Raad de daartoe bevoegde autoriteiten aan, het verlenen van een ontheffing voor slipblokken, voor dit soort schepen, te heroverwegen.	Deze aanbeveling is conform uitspraak uitgevoerd. Dergelijke ontheffingen worden niet meer verleend. Waar dit niet mogelijk was is gebruik gemaakt van technische aanpassingen die een zelfde mate van veiligheid konden waarborgen.
17 april 1996	Op 16 maart 1995 is het Nederlandse vissersvaartuig "Willy Alida" KW 44, vissende op de Noordzee, gekapseisd, waarbij de opvarende is verdronken.	1. Eigenaren van oudere vissersvaartuigen dienen na te gaan of in de loop der jaren, door de toename van het gewicht van hun schip, de stabiliteit niet is verslechterd. 2. Het verlenen van ontheffing van een slipblok in de giek dient te worden gezien in het licht van het varen met een verminderde bemanning, alsmede in het licht van de eisen voor de stabiliteit, gesteld voor schepen gebouwd voor 1967. 3. Indien havenautoriteiten, politie dan wel Kustwacht vaststellen dat een schip onvoldoende bemand is, dient de Scheepvaartinspectie te worden ingelicht.	Deze aanbeveling is conform uitspraak uitgevoerd. Aanbeveling 1 is bekendgemaakt. Aanbeveling 2, zie hierboven. In verband met aanbeveling 3 is contact gelegd met de betreffende autoriteiten en zijn afspraken gemaakt over het informeren van de Scheepvaartinspectie.
7 februari 1996	Op 8 december 1994 is het Russische motorvrachtschip "Pioner Onegi", varende onder loodsaanwijzing op de Westerschelde, aan de grond geraakt in het Nauw van Bath, nabij Westketel.	Bezien hoe beter uitvoering gegeven kan worden aan de voorgeschreven meldingsplicht van de registerloodsen, en ook overigens bezien, in overleg met havenautoriteiten, hoe voorkomen zou kunnen worden dat een dergelijk schip vertrekt.	Deze aanbeveling is onder de aandacht gebracht van de betrokken partijen.

4. Railverkeer

Datum rapport	Korte omschrijving	Aanbevelingen	Reactie V&W
5/7/2005	Door Rood rijden van trein op Amsterdam CS op 21 mei 2004.	1. V&W, Prorail, de vervoerders en IVW wordt aanbevolen de uitvoering van het 'STS reductie plan' van de STS-werkgroep te begeleiden 2. V&W wordt aanbevolen daartoe een concreet plan te maken met termijnen. 3. Prorail en vervoerders wordt aanbevolen hun eigen verantwoordelijkheid voor veiligheid in te vullen door aan te tonen dat ze zo veilig mogelijk werken (ALARP 3) binnen de mogelijke veiligheidsbeperkingen van het spoorstelsel (ATB, zichtbaarheid seinen, raileigenschappen, etc.). 4. V&W wordt aanbevolen de effectiviteit van aansturing en inspectie van Prorail en de vervoerders te verbeteren door o.a. heldere bedrijfsgerichte veiligheidsdoelstellingen te formuleren, de concessies te baseren op de beoordeling van de kwaliteit van toepassing in de dagelijkse praktijk van het veiligheidsmanagement-systeem, een evaluatie te doen van de mate waarin het veiligheidsattest heeft bijgedragen aan de kwaliteit van het veiligheidsmanagement en de veiligheidscultuur van de vervoerders.	1) Behoort tot normale taken V&W en wordt uitgevoerd: onderdeel aanpak door Stuurgroep STS (overheid/branche); deze rapporteert hierover periodiek aan TK. 2) Wordt uitgevoerd als uitvloeisel van Europese regelgeving: Plan is onderdeel aanpak Stuurgroep STS. 3) Niet aan V&W gericht, maar is doelstelling Kadernota Railveiligheid; Stuurgroep STS ziet daarop toe. 4) Tweede spoorpakket EU is geïmplementeerd in NL wetgeving. Dat leidt tot een aanscherping van de eisen aan het veiligheidsmanagement-systeem van ProRail. IVW houdt daar actief toezicht op (evenals op vervoerders).
24/3/2005	Ontsporing goederentrein bij Apeldoorn op 30 april 2003.	IVW wordt aanbevolen het toezicht op het goederenvervoer te versterken door o.a. a) het bij het verlenen van een veiligheidsattest zeker stellen van volledigheid en juistheid van de risico-inventarisatie en – evaluatie van het primaire proces (het rijden van goederentreinen door machinisten) inclusief het bijbehorende plan van aanpak b) het opstellen van een structureel inspectieprogramma m.b.t. maximumsnelheden van goederentreinen van alle vervoerders.	Aan TK reactie n.a.v. rapport OvV nov. 2005 verzonden aan OvV 13-04-06 (kenmerk IVW/TER/C11.008.026): a) Steekproefgewijs toetst IVW a.d.h.v. Kadernota Railveiligheid of belangrijkste veiligheidskritische activiteiten in de risico-inventarisatie en - evaluatie van een spoorwegaanpak zijn geïnventariseerd en geëvalueerd en passende

Datum rapport	Korte omschrijving	Aanbevelingen	Reactie V&W
			maatregelen getroffen zijn b) In 2005 en 2006 heeft inspectie op snelheidsovertredingen plaatsgevonden. Rapportage over 2006 aan TK zit in de afrondende fase en kan in juli aan de TK worden gestuurd.
22/3/2005	Overweg te Veenendaal blijft open bij nadering trein.	1. ProRail wordt verband aanbevolen iedere vorm van ongepland werk te doen voorzien van een 'vangnet' gelijkwaardig aan een buitendienst-stelling. Met een buitendienststelling wordt bij werkzaamheden aan overwegen immers de mogelijkheid van een botsing tussen het trein- en het wegverkeer uitgesloten. 2. ProRail wordt aanbevolen interne onderzoeken naar aanleiding van voorvallen uit te voeren, die resulteren in aantoonbare veiligheidsverbeteringen. 3. M V&W wordt aanbevolen eisen te stellen aan de veiligheidszorg van ProRail die er toe leiden dat interne onderzoeken naar aanleiding van voorvallen resulteren in aantoonbare veiligheidsverbeteringen. 4. M V&W wordt aanbevolen de rol van de Inspectie zodanig in te richten dat het onderzoek naar voorvallen resulteert in aantoonbare veiligheidsverbeteringen.	Brief aan RvTV 2/11/2005 DGP/SPO/U 05.02458 Idem reactie concept 1/12/2004 DGP/SPO/U 04. 04589 1) Niet aan V&W gericht 2) Niet aan V&W gericht 3) Is reeds invulling aan gegeven door implementatie van Tweede Spoorpakket in de Spw c.a. 4) Is invulling aan gegeven d.m.v. onafhankelijke positionering IVW en 'Toezichtvisie Rail'
16/9/2004	Lekkage Acrylnitril station Amersfoort 20 augustus 2002	V&W wordt aanbevolen door internationaal overleg in RID verband te bewerkstelligen dat keuring en beproeving van ketelwagens zo wordt ingericht dat veilig vervoer van gevaarlijke stoffen is gegarandeerd, de technische voorschriften voor de laad- en losopeningen van ketelwagens in het RID zo worden aangescherpt dat hierin ten minste 2 veiligheidsbarrières aanwezig zijn en reservoirwagens worden voorzien van een vluchtcode. Verder wordt aanbevolen het Besluit Vervoer van Gevaarlijke Stoffen per Spoor (VSG) zo aan te passen dat treinen met gevaarlijke stoffen uitsluitend worden geparkeerd op plaatsen waar geen of nagenoeg geen risico's bestaan voor de omgeving.	Voor het overgrote deel van de ketelwagens is reeds in internationale regelgeving (RID-verdrag) vastgelegd dat meerdere veiligheidsbarrières aangebracht moeten worden. Voor tanks waarvoor bovenlossing is voorgeschreven is dit nog niet het geval en is dit door Nederland in 2004 internationaal in RID verband aan de orde gesteld. Er bleek geen draagvlak voor aanvullende technische maatregelen, maar wel om meer aandacht te besteden aan

Datum rapport	Korte omschrijving	Aanbevelingen	Reactie V&W
			"safety culture", waaronder onderhoud in de hele keten. Nederland heeft voorgesteld een permanente RID-werkgroep voor de spoorveiligheid in te stellen en kreeg daarbij steun van andere lidstaten van het RID. Formeel moet de RID vergadering hier nog over beslissen. Op reservoirwagens is voorgeschreven dat een code voor het gevaar wordt weergegeven, waaruit noodmaatregelen bij ongevallen zijn af te leiden. Parkeerproblematiek: "ProRail heeft recent in overleg met de sector een onderzoek terzake afgerond en voorstellen geformuleerd; deze zullen tweede helft 2007 aan de TK worden gezonden."
8/11/2001	Aanrijding van een personenbusje door een reizigerstrein in Breda op 11 november 1999	Railinfrabeheer wordt aanbevolen vanuit veiligheid tijdens werkzaamheden aan de infrastructuur voor ieder bestek een specifieke risico inventarisatie en evaluatie (RIE) uitvoert, op basis daarvan veiligheidsmaatregelen voor te schrijven, deze te implementeren en bij selectie van aannemers de manier waarop zij met veiligheid omgaan in de selectiecriteria te betrekken. Railned wordt aanbevolen het 'Reglement Rail Verkeer' zo te wijzigen, dat voor alle plaatsen waar zich spoorwegwerkers kunnen bevinden, dit Reglement afdoende veiligheidsmaatregelen voorschrijft, onder andere door deze plaatsen waar dat mogelijk is door tijdelijke of permanente voorzieningen af te schermen van de in gebruik zijnde spoorbaan.	Concept rapport 8/7/2001 DGP/VI/U 01.02236 Naar aanleiding hiervan zijn afspraken met alle betrokken partijen gemaakt die uiteindelijk onderdeel zijn van het Normenkader Veilig Werken. Dit kader is geïmplementeerd.
25/6/2001	Botsing tussen twee reizigerstreinen in Dordrecht 28 november 1999	1. De directie van de betrokken vervoersmaatschappijen (met name: NS Reizigers, Railion3) wordt aanbevolen maatregelen te formuleren, waarmee het aantal STS'n op korte termijn kan worden terug gedrongen. 2. M V&W wordt aanbevolen zich duidelijk uit te spreken over	Reactie aan RvTV: 26/5/2003 DGP/SPO/U 03.01527 1) Niet aan V&W gericht; Stuurgroep STS

Datum rapport	Korte omschrijving	Aanbevelingen	Reactie V&W
		de fasering, waarin het Nederlandse Spoorwegwet wordt voorzien van een modern op computer technologie gebaseerd ATB systeem. Het voorkomen van botsingen op ontspoorde tegenliggers dient daarbij in het programma van eisen te worden opgenomen 3. Railverkeersleiding wordt aanbevolen tot het tijdstip van de invoering van een nieuw modern ATB-systeem de deelrijwegen, die met snelheden lager dan 40 kilometer per uur worden bereden, met grote terughoudend in te stellen. Indien deelrijwegen toch worden ingesteld, dan dient de treindienstleider daarop toezicht te houden. 4. Railinfrabeheer wordt aanbevolen het ontwerpproces van rail infrastructuur in overeenstemming te brengen met het normblad veiligheidszorgsystemen van Railned en de ontwerpen in overeenstemming te brengen met de vigerende wettelijke regels. 5. M V&W wordt aanbevolen ook voor de taakorganisaties een toezichthoudende instantie aan te wijzen.	(overheid/branche) heeft dit gedaan; deze stuurgroep rapporteert periodiek aan TK. 2) Opgenomen in Kadernota Railveiligheid; ATB vv wordt ingevoerd. Plan voor invoering ERTMS in 2007 naar TK. 3) Niet aan V&W gericht 4) Niet aan V&W gericht Reactie aan TK: 29/11/2004 DGP/SPO U. 04.04218
12/10/2000	Ontsporing reizigerstrein bij Baarn op 20 augustus 1999.	De Minister van Verkeer en Waterstaat en Railned wordt aanbevolen om het beleidsinstrument van verplichte certificering van onderhoudsbedrijven in combinatie met de norm M-004, die een toetsing van alle bedrijfsprocessen eist, te heroverwegen.	Reactie concept rapp. aan RvTV 18/8/2000; DGP/VI U 00.02722 Op 6 mei 2005 (kenmerk DGP/SPO/U.05.01159) is reactie gestuurd aan OvV (kenmerk 05/11/VW) Acties zijn voltooid. Nadere toelichting: Verschuiving van techniek naar kwaliteitszorg geregeld in nieuwe Spw
29/9/2000	Rangeerder onder rangeerdeel te Rotterdam Waalhaven op 20 augustus 1999.	De minister wordt aanbevolen om: - stappen te ondernemen bij de Europese Unie en de Union International des Chemins de fer, om de in Europees en internationaal verband vastgelegde normen voor opstapvoorzieningen voor rangeerders op goederenwagens te verbeteren; - Railinfrabeheer op te dragen bij aanpassingen aan de infrastructuur redelijke voorzieningen aan te brengen, waarmee geduwd rangeren wordt voorkomen of tot het minimum beperkt.	Op 16 mei 2001 (kenmerk DGG/V/VL-01002611) is reactie gestuurd aan Raad en in afschrift aan TK (kenmerk DGP/VI/u.01.02227). IVW heeft ten aanzien van de eerste aanbeveling haar invloed aangewend in internationaal verband. Tot concrete aanscherping van normen heeft dit niet geleid. In 2003 is dit onderwerp als

Datum rapport	Korte omschrijving	Aanbevelingen	Reactie V&W
			aanbeveling opgenomen in het rapport "Verbeteren veiligheid rangers" van IVW opgenomen. Bij nieuwbouwprojecten wordt hiermee door ProRail rekening gehouden. Dat houdt in dat bij die ontwerpen voor wat betreft de inrichting van emplacementen zoveel als mogelijke (volgens ALARA) gedruwd rangers wordt voorkomen.
Juli 1999	Botsing op overweg gevolgd door ontsporing reizigerstrein 6455, en botsing met tegentrein 63954, te Weert	Aanbeveling 1: Bij de aanpak van de verbetering / opheffing van overwegen moeten uitdrukkelijk de wegsituatie en de verkeerssituatie worden meegewogen. Op baanvakken waar met hoge snelheden wordt gereden en er een hoge treinfrequentie is, of baanvakken waar wordt gestreefd naar hogere treinsnelheden of treinfrequenties, dient de nadruk op opheffing te worden gelegd, op baanvakken met een regionale functie kan die nadruk meer op verbetering worden gelegd. Het aantal overwegen met automatische knipperlicht installaties (AKI's) en onbeveiligde overwegen dient zoveel mogelijk te worden beperkt. Aanbeveling 2: De kosten van de onveiligheid met betrekking tot overwegen (inclusief verlies aan transportinkomsten) dienen beter zichtbaar gemaakt te worden. Aanbeveling 3: Nagegaan dient te worden hoe het personeel (treinpersoneel, personeel Centrale Meld Kamer en personeel treindienstleiding) kan worden getraind voor noodsituaties. Voor het treinpersoneel dient tevens te worden nagegaan of en in welke mate functies van elkaar kunnen worden overgenomen in noodsituaties. Aanbeveling 4: Bij de meldingsprocedure dient te worden uitgegaan van de mogelijke toename van meldingen via alarmnummer 112. Ook deze meldingen dienen snel en adequaat te worden afgewikkeld. Aanbeveling 5: De betrouwbaarheid van Telerail dient te worden verbeterd, een aparte noodvoeding in de afzonderlijke cabines is nodig en bezien moet worden hoe de apparatuur minder kwetsbaar kan worden gemaakt bij ongevallen.	Brief aan TK d.d. 7 maart 2001 DGP/VI/SR/U.01.00659 1) Overwegprogramma loopt (o.a. omvorming alle AKI's al gerealiseerd) Programma gericht op verbeteren veiligheid overwegen. 2) Is niet gerealiseerd. Aanbeveling is achterhaald omdat budget beschikbaar is gesteld voor de ombouw van Aki's naar Ahob.s, hetgeen heeft geleid tot aanmerkelijke verbetering van de veiligheid op overwegen. 3) Niet aan V&W gericht 4) Niet aan V&W gericht 5) Telerail is vervangen door GSMR (voldoet aan Europese specificaties) 6) Idem 7) Dit is niet realistisch gebleken. Er is geen afdoende technische oplossing beschikbaar. 8) Bij meest risicovolle plekken

Datum rapport	Korte omschrijving	Aanbevelingen	Reactie V&W
		Aanbeveling 6: Met betrekking tot een nieuw communicatiesysteem dient één organisatie of instantie de verantwoordelijkheid als projectteam op zich te nemen. Aanbeveling 7: De mogelijkheid van automatische alarmering bij ongevallen dient te worden onderzocht. Aanbeveling 8: Er dient een plan van aanpak te worden opgesteld (door Railned en NS-Railinfrabeheer) voor de gefaseerde invoering van geleidevoorziening bij overwegen. Aanbeveling 9: Ten behoeve van de verdere uitwerking van de beleidsvisie dient een studie te worden verricht naar de factoren die de toename van de ernst van overwegbotsingen veroorzaken. Aanbeveling 10: De mogelijkheid dient te worden onderzocht van het aanbrengen van baanschuivers bij Materieel '64, Plan T en V, voorzover dit langer in dienst dient te worden gehouden.	zijn geleidevoorzieningen getroffen. Geen plan voor algemene toepassing bij alle overwegen. 9) Dit is achterhaald. De veiligheid van overwegen is sindsdien sterk verbeterd. 10) Dit is niet gerealiseerd.
Juli 1996	Aanrijding baanwerkers op emplacement Mook 31 mei 1995	Aanbeveling 1: De regelgeving en de daarop gebaseerde procedures dienen beter op elkaar te worden afgestemd. Daartoe zal een gezamenlijke toetsing (opstellers en gebruikers) moeten plaatsvinden. Teneinde nieuwe verschillen tussen regelgeving en praktijk te voorkomen dient de communicatie in beide richtingen te verbeteren. In beide richtingen betekent enerzijds een effectief toezicht en anderzijds het creëren van een mechanisme voor de melding en behandeling van praktijkervaringen. Een wijze van melding aan en behandeling door het management van praktijkervaringen moet worden vastgelegd. Periodiek, bijvoorbeeld jaarlijks, worden de resultaten in een overleg tussen opstellers en gebruikers besproken. NS dient de minister van Verkeer en Waterstaat te informeren en te rapporteren over de wijze waarop aan een en ander inhoud wordt gegeven. Aanbeveling 2: Nagegaan dient te worden hoe de samenhang moet zijn tussen de verschillende toezichthoudende organisaties (zoals NS Infra services, Rail Infra beheer, Railned, Spoorwegtoezicht en de Inspectiedienst Sociale Zaken en Werkgelegenheid). Daarbij zal tevens moeten worden aangegeven bij welke organisatie (en in welke	TK Aanhangel van de Handelingen Vragen + Antwoorden van resp. 1/6/1995 en 19/6/1995 N.a.v. deze aanrijding is het Normenkader Veilig Werken gerealiseerd en geïmplementeerd.

Datum rapport	Korte omschrijving	Aanbevelingen	Reactie V&W
		situaties) de beslissingsbevoegdheid zal liggen bij verschillen van inzicht. Eén en ander kan geschieden in het kader van het door Verkeer en Waterstaat uit te brengen beleidsplan Spoorwegveiligheid. Aanbeveling 3: De taken met betrekking tot de uitvoering van de werkzaamheden en de veiligheid dienen te worden gescheiden. Voor de veiligheidstaak (werkplekbeveiliging en toelating treinverkeer) dient een aparte functionaris te worden aangewezen. Aanbeveling 4: De controlerende taken van veiligheidsfunctionarissen ten aanzien van de uitvoering van veiligheidsmaatregelen dienen expliciet en eenduidig in de spoorwegreglementen te worden vermeld. Aanbeveling 5: Indien gebruik moet worden gemaakt van menselijke waarneming in plaats van het technische veiligheidssysteem, dienen maatregelen met betrekking tot de (werkplek)beveiliging steeds te worden getoetst door een tweede daartoe aangewezen functionaris.	

5. Multimodaal

Datum rapport	Korte omschrijving	Aanbevelingen	Reactie V&W
16/12/2002	Hercules Ramp Eindhoven 15 juli 1996, Beantwoording vragen van de Tweede Kamer	Aan M V&W en Defensie wordt aanbevolen na te gaan in hoeverre het acceptabel is dat militaire vliegtuigen, die qua veiligheidseisen afwijken van burgertoestellen, worden gebruikt voor het vervoer van personen in vredetijd.	De Kamer is per brief d.d. 21 maart 2003 geïnformeerd over kabinetsstandpunt ten aanzien van het rapport van de Raad inzake de Hercules Ramp (Kamerstuk 24 814, 19).
13/9/2000	Veiligheidsrisico's van de Nederlandse stadstram.	V&W wordt aanbevolen door formele regelgeving: - Eisen te stellen aan stadstrammaterieel; - Een maximum te stellen aan de snelheid van de stadstram in kwetsbare verkeers-gebieden en deze snelheid technisch af te dwingen; - Veiligheidszorgsystemen bij trambedrijven verplicht te stellen.	Stadstrams vallen onder de verantwoordelijkheid van de stadsregio's, niet van het Rijk. Interlokale trams wel. Stadstrams mogen in principe niet harder dan 50 km/u, behalve daar waar vrije banen liggen en een hogere snelheid wordt toegestaan (tot max. 80 km/u), bijv. lijn 1 Amsterdam op de Cornelis Lelylaan. Eisen aan trammaterieel zijn en worden ook in nieuwe regelgeving gesteld (onderdeel trias). In de nieuwe regelgeving zal ook een veiligheidszorgsysteem/ veiligheidsmanagementsysteem worden opgenomen. DGP werkt aan toezichtbeleid tram/metro. De Tk zal tweede helft 2007 worden geïnformeerd over de voortgang.