

Voorval	departement	Aanbeveling	Reactie	Stand van zaken implementatie
Helikopter verongelukt tijdens een fotovlucht	I&M	De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu wordt aanbevolen om via de European Aviation Safety Agency (EASA) te bewerkstelligen dat de regelgeving met betrekking tot het verwijderen van stuurorganen tijdens aerial work, in overeenstemming wordt gebracht met de regelgeving voor commercieel vervoer.	Er wordt nieuwe Europese regelgeving van kracht ten aanzien van aerial work. Het Nederlandse voorstel om in de Aerial Work regulation elementen op te nemen waardoor deze in lijn komt met de vereisten van regelgeving voor commercieel gebruik is in de onderhandelingen daaraan voorafgaand met steun van meerdere landen in de tekst opgenomen. Daarmee is aan deze aanbeveling invulling gegeven.	Er wordt gewerkt aan nieuwe Europese regelgeving
Brand bij Chemie-Pack te Moerdijk	I&M	Preciseer op korte termijn hoe de rijksinspecties worden verbonden met de regionale uitvoeringsdiensten BRZO (Besluit Risico's Zware Ongevallen) in wording. Waarborg dat in deze regionale uitvoeringsdiensten alle benodigde expertise wordt ondergebracht onder gezaghebbende enkelvoudige verantwoordelijkheid.	Het BRZO+ is de nieuwe overlegstructuur voor de samenwerking met betrekking tot de vergunningverlening, het toezicht en de handhaving richting de Brzo-bedrijven. De deelnemende partijen zijn het Openbaar Ministerie (OM), de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en drie BRZO-toezichthouders: de zes BRZO-RUD's, de Veiligheidsregio's en de Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid. Deze drie kerntoezichthouders gaan nauwer samenwerken en zullen meer dan voorheen gezamenlijk inspecteren en projecten uitvoeren volgens de landelijke Brzo-handhavingstrategie.	BRZO+ is ingesteld en komt periodiek bijeen.

		<p>Preciseer met welke maatstaven in de aangekondigde evaluatie van deze reorganisatie geoordeeld zal worden zodat er volstrekte duidelijkheid vooraf is over het inhoudelijke programma van eisen: wanneer worden de regionale uitvoeringsdiensten /BRZO als geslaagd beschouwd?</p>	<p>De maatstaven zijn aangegeven in de brief aan de Tweede Kamer van 26 juni 2012 en betreffen in het kort:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Het fungeren als het decentrale WABO-loket voor de BRZO-bedrijven • Gelijke behandeling van gelijke gevallen • Onafhankelijkheid door scheiding van vergunningverlening en toezicht • Effectief en doortastend optreden. • Kwaliteit en deskundigheid. • Transparantie en verantwoording. • Coördinatie en samenwerking. 	<p>De maatstaven voor de evaluatie zijn vastgesteld. De evaluatie zelf loopt.</p>
		<p>Zorg, samen met de industrie, voor een jaarlijkse verslaglegging over de 'Staat van de veiligheid van risicovolle ondernemingen'.</p>	<p>Er wordt jaarlijks een Staat van de veiligheid bij de risicobedrijven (SvdV) worden opgesteld. In de SvdV wordt in elk geval de jaarlijkse Brzo-monitor naleving en handhaving opgenomen en waar mogelijk andere onderzoeken en inspectieprojecten van de Brzo-toezichthouders en de rijksinspecties op het terrein van de Brzo-bedrijven.</p>	<p>De eerste Staat van veiligheid bij risicobedrijven is medio 2014 aan de Tweede Kamer aangeboden</p>
<p>Brand bij Chemie-Pack te Moerdijk</p>	<p>VenJ</p>	<p>Laat de Wet veiligheidsregio's spoedig en op onafhankelijke wijze evalueren. Betrek bij de evaluatie de vraag hoe het gezag van de burgemeester en de voorzitter van de veiligheidsregio volgend uit de Wet veiligheidsregio's zich verhoudt tot: a) De aanpak van incidenten die</p>	<p>Er is in 2012 een onafhankelijke Evaluatiecommissie onder voorzitterschap van dhr. R.J. Hoekstra ingesteld. De door de OvV aangedragen vragen maakten deel uit van de opdracht van de commissie. De Evaluatiecommissie heeft in september 2013 zijn advies aangeboden aan de Minister van VenJ. In het advies bekrachtigt de Evaluatiecommissie de uitkomsten van het gezamenlijke traject van de Minister van VenJ en het Veiligheidsberaad ter verbetering van de bovenregionale samenwerking. Dit traject omvat onder andere een unité de doctrine</p>	<p>Ten behoeve van een unité de doctrine in de opschaling is de GRIP-regeling uitgebreid met een GRIP 5 (incident waarbij meerdere veiligheidsregio's betrokken zijn) en een GRIP RIJK (situaties waarbij de nationale veiligheid in het geding is of kan zijn en die vragen om sturing door het Rijk op één of meerdere deelaspecten van de crisisaanpak. Dit kan in alle GRIP-situaties (0 t/m 5))</p>

		<p>de grens van een veiligheidsregio overstijgt en die niet de eigenschappen hebben van een nationale crisis of ramp. Neem hierbij ook de optimale omvang van de veiligheidsregio's in ogenschouw; b) De taken en bevoegdheden van ministeries die betrokken zijn bij het incident; en c) De operationele aansturing van landelijke adviesorganen en meetdiensten zoals het BOT-mi en de Milieuongevallendienst.</p>	<p>in opschaling en harmonisering van de kennis- en adviesstructuur. Daarnaast heeft de Evaluatiecommissie geadviseerd om de huidige schaalgrootte te handhaven. Het kabinet heeft in november 2013 in zijn reactie het hiervoor genoemde advies en standpunt omarmd.</p>	<p>De Minister van VenJ is voornemens om aan het Besluit veiligheidsregio's toe te voegen dat besturen van veiligheidsregio's een uniforme opschalingsstructuur hanteren. In januari 2015 is de handleiding "Harmonisatie kennis- en adviesstructuur" op rijksniveau vastgesteld. Hierin wordt een generiek model beschreven voor het invullen van de rol van nationale vraagregisseur en de voorzitter van een crisis expertteam (CET). Beide rollen zijn geïntroduceerd in het rapport Eenheid in Verscheidenheid dat een nadere uitwerking is van het advies van de Bestuurlijke Werkgroep Bovenregionale Samenwerking. De handleiding gaat ook in op de samenwerking tussen de nationale vraagregisseur en de voorzitter van een CET, zodat er een tijdig, onafhankelijk, integraal en begrijpelijk advies beschikbaar komt in geval van een nationale crisis. Momenteel vindt de implementatie van het model plaats. Voorzien is dat eind 2015 in de nieuwe setting geoefend kan worden. Ook is in 2014 een model ontwikkeld voor de invulling van de rol van vraagregisseurs in de veiligheidsregio's. Dit model wordt in 2015 in de regio's uitgerold.</p>
		<p>Tref een centrale voorziening waardoor het mogelijk wordt expertise op het terrein van crisiscommunicatie direct beschikbaar te stellen aan gemeenten en veiligheidsregio's die geconfronteerd worden met een ramp of crisis. Betrek hierbij de rol van het Nationaal Crisiscentrum en het Nationaal Voorlichtingscentrum.</p>	<p>Sinds januari 2014 is het bovenregionaal team crisiscommunicatie (BTC) actief. Dit team van crisiscommunicatie-experts uit gemeenten en veiligheidsregio's/hulpdiensten, is van en voor lokale overheden. Het team kan 24/7 bevestigd worden voor advies en ondersteuning, via het NCC en het LOCC. Bij trainingen voor het Nationaal Kernteam Crisiscommunicatie, wordt altijd 1 lid van het bovenregionaal team uitgenodigd. Het team communicatie van het NCC onderhoudt frequent contact met het BTC en leden van het BTC en worden uitgenodigd voor de netwerkbijeenkomsten crisiscommunicatie van het NCC.</p>	

<p>Vliegtuig vermist – Cessna ongeval op Tweede Maasvlakte</p>	<p>I&M Def VenJ</p>	<p>Ontwikkel en implementeer in samenspraak met de voorzitters van LVNL en het Veiligheidsberaad en de directeur van de Nederlandse Kustwacht normen voor samenwerking, communicatie en informatie-uitwisseling tussen de ketenpartners. Besteed daarbij in ieder geval aandacht aan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • informatie toegankelijk maken voor en eenduidig delen met de ketenpartners; • kaartinformatie en de digitale weergaves van het Nederlandse grondgebied actueel maken en houden; • wederzijds begrip van elkaars taken en verantwoordelijkheden; • en informatiebehoeften verbeteren. Dit kan bijvoorbeeld door het houden van periodieke, gezamenlijke oefeningen en crosstrainingen en het organiseren van gezamenlijke evaluaties. 	<p>Om te beginnen zullen betrokken ketenpartners inventariseren welke afspraken over samenwerking en informatie-uitwisseling al zijn gemaakt, in hoeverre deze nog actueel zijn, hoe bekend deze afspraken zijn binnen de betrokken organisaties en welke verwachtingen partijen hebben van elkaar. Een volgende stap is beoordelen in hoeverre bestaande afspraken realistisch zijn. Ten slotte volgt een fase van uitwisseling en oefening. Op basis van de resultaten hiervan zal dan worden bepaald in hoeverre de bestaande afspraken adequaat zijn en welke wijzigingen en aanvullingen eventueel gewenst zijn.</p> <p>Om te borgen dat deze acties worden uitgevoerd en leiden tot herbevestigde of mogelijk nieuwe standaarden, zullen betrokken ketenpartners onderzoeken op welke wijze dit intern kan worden geborgd. De Kustwacht zal de haar betreffende aanbevelingen vastleggen in het Dienstverleningsplan.</p>	<p>Er heeft een inventarisatie plaatsgevonden welke afspraken over samenwerking en informatie-uitwisseling zijn gemaakt. Deze zijn in gezamenlijkheid geëvalueerd. De algemene conclusie hiervan luidt: het is voor zowel de LVNL, de KW als de betreffende veiligheidsregio's duidelijk dat zij met elkaar moeten samenwerken en ook waar dit (wettelijk) is vastgelegd.</p> <p>De (uitvoerings-)procedures van zowel LVNL als KW op gebied van luchtvaartuigen in nood zijn operationeel in overeenstemming met elkaar.</p> <p>De digitale kaartinformatie wordt actueel gehouden en is voor betrokkenen toegankelijk.</p> <p>Wederzijds begrip van elkaars taken en verantwoordelijkheden: bij LVNL is tijdens de voorjaars-recurrency-cursus 2014 aan een eerste groep verkeersleiders voorlichting gegeven over hoe de Kustwacht opereert. In de najaars-recurrency-cursus is de samenwerking met de Kustwacht aan de orde gekomen bij de tweede groep, de supervisor verkeersleiders.</p> <p>Omgekeerd geldt dit ook. Personeel in opleiding bij de KW gaat gedurende de opleiding op werkbezoek bij LVNL en</p>
--	---------------------------------	---	---	--

		<p>Zie erop toe dat de partijen (LVNL, de Nederlandse Kustwacht en veiligheidsregio's) met elkaar samenwerken volgens deze normen.</p>		<p>krijgt dan een uitgebreide voorlichting. Hier wordt in de toekomst mee worden doorgegaan.</p> <p>Periodieke, gezamenlijke oefeningen en crosstrainingen. Dit punt is tussen LVNL en KW besproken. Hieruit is naar voren gekomen dat het meest nuttig wordt geacht dat wordt geoefend (tabletop)aan de hand van een aantal scenario's van een luchtvaartincident. Deze vorm van gezamenlijk oefenen heeft het grootste leereffect. Bijkomend voordeel is dat men elkaar op deze wijze persoonlijk leert kennen en een beter begrip van elkaars taken en verantwoordelijkheden krijgt. Gezien de zomerdrukke bij zowel LVNL als KW is afgesproken hier vanaf september uitvoering aan te gaan geven. Er zijn inmiddels diverse gezamenlijke tabletops geweest (onlangs 2 en 6 maart 2015). Hier wordt mee doorgegaan.</p> <p>Resume: de samenwerking tussen LVNL, KW en veiligheidsregio's is geïntensiveerd en opgefrist en zal ook gecontinueerd worden. Dit geldt zowel op beleidsmatig als operationeel niveau. Aanbevelingen OvV zijn opgevolgd.</p>
--	--	--	--	--

<p>Trein- botsing bij Amster- dam, Wes- terpark</p>	<p>I&M</p>	<p>stuur op continue afname van het aantal conflicten tijdens de feitelijke uitvoering van de dienstregeling.</p>	<p>De spoorpartijen geven meer en gedetailleerder inzicht in de invulling en naleving van de veiligheidskaders die gelden voor het railvervoer en de railinfrastructuur. Er wordt onderzocht in hoeverre de sturing op veiligheid beter geborgd kan worden. Dit zou mogelijk kunnen via het aanpassen van wet-en regelgeving, het vaststellen van andere sturingsmechanismen, onder andere via de concessies, of anderszins. In het kader van de Lange Termijn Spooragenda worden de verschillende opties de komende tijd verkend.</p>	<p>N.a.v. toezegging staatssecretaris is in Kamerbrief van 16 april 2014 een overzicht gegeven van de stand van zaken van de aanbevelingen OvV bij spoorincidenten over periode 2009-2014. Het overzicht betreft alle aanbevelingen en stand van zaken(dus niet alleen IenM) . T.a.v. stand van zaken van aanbeveling ‘sturen op continue afname’ is in de brief opgenomen: IenM werkt samen met de sector aan het STS-Verbeterplan en stuurt daarbij o.a. op het conflictvrij plannen en houden van de dienstregeling. Doelstelling is dat vanaf dienstregeling 2016 de dienstregeling tot 36 uur voor uitvoering geheel conflictvrij is. Door de ingebruikname van het systeem “DONNA KNOOP” is een verbeterstap gezet naar een conflictvrije dienstregeling op de knooppunten en in het rangeerproces.</p>
		<p>Verwerk de inmiddels beschikbare kennis op het gebied van botsveiligheid ten aanzien van interieur in de toelatingseisen van reizigerstreinen; (b) bespoedig tevens verdere invoering van Europese regelgeving op dit gebied; en (c) zorg ervoor dat ook</p>	<p>De NS wordt aangesproken op de zorgplicht voor een verantwoorde mate van veiligheid in de trein. NS doet op dit moment onderzoek naar de botsveiligheid van het materieel. Naar aanleiding van de resultaten van dit onderzoek zal bekeken worden of de eisen voor het materieel aangepast worden door NS.</p>	<p>N.a.v. toezegging staatssecretaris is in Kamerbrief van 16 april 2014 een overzicht gegeven van de stand van zaken van de aanbevelingen OvV bij spoorincidenten over periode 2009-2014. Het overzicht betreft alle aanbevelingen en stand van zaken (dus niet alleen IenM). T.a.v. stand van zaken van aanbeveling ‘teggengaan letsel bij botsing’ is in de</p>

		nabestelde treinen voldoen aan de op dat moment geldende eisen voor nieuw gebouwde treinen.		<p>brief opgenomen: ProRail en NS hebben het veiligheidsmanagementsysteem aangepast cf. vereisten in verordening 1078/2012 en hebben daar vereisten betreffende botsveiligheid in geborgd. V.w.b. de toelating van materieel vindt deze uitsluitend plaats o.b.v. Europese regelgeving (TSI's). Deze TSI's worden na vaststelling zo spoedig mogelijk geïmplementeerd in nationale regelgeving.</p> <p>Sinds 1 januari 2015 zijn diverse TSI's rechtstreeks werkende verordeningen geworden. Zo ook de Verordening 1302/2014 (verordening betreffende een technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem „rollend materieel — locomotieven en reizigerstreinen” van het spoorwegsysteem in de Europese Unie). Daarin zitten o.m. inrichtingseisen en zijn dus rechtstreeks werkend. Implementatie is daarmee niet nodig.</p>
Brand in Rivierduinen	BZK, SZW, IenM en VWS	Zorg voor samenhang in het beleid en toezicht op brandveiligheid.	Om de samenhang in beleid en toezicht te bevorderen werken de ministeries samen aan een AMvB voor basishulpverlening die bedoeld is voor de bescherming van werknemers, publiek, gedetineerden, patiënten en bezoekers.	Bij brief van 8 april 2014 (kenmerk 2014-0000036102) is de Kamer geïnformeerd over een beleidsaanpassing ter zake. Uit de raadpleging van het veld bleek onvoldoende draagvlak voor een gezamenlijk BHV. De interne

				<p>hulpverlening in noodsituaties wordt geregeld in bestaande regelgeving. Het Bouwbesluit 2012, gebaseerd op de Woningwet, en de toekomstige AMvB Brandveilig gebruik overige plaatsen, gebaseerd op de Wet veiligheidsregio's, die respectievelijk betrekking hebben op 'bouwwerken' en op overige plaatsen waar veel mensen aanwezig kunnen zijn, bevatten al voorschriften -of zullen die voorschriften gaan bevatten- met betrekking tot het brandveilig gebruik, en zullen ook specifieke bepalingen krijgen over de ontruiming van personen in geval van brand.</p>
		<p>Stimuleer de branche om de risico's die verbonden zijn aan de mate van zelfredzaamheid van patiënten/bewoners, te vertalen naar concreet te nemen maatregelen in het brandveiligheidsbeleid. Evalueer deze aanpak in 2015.</p>	<p>Brandveiligheid van een instelling is primair de verantwoordelijkheid van de bestuurder van de instelling. Het Rijk heeft een ondersteunende, faciliterende rol en ontwikkelt in die rol een aantal instrumenten waaronder een beoordelingsinstrument brandveiligheid (Fire Fish), de Roadmap bestuursmethodiek Brandveiligheid zorginstellingen en een handreiking om de mate van zelfredzaamheid van de cliënt in beeld te brengen</p>	<p>In 2014 heeft VWS aan TNO opdracht gegeven te onderzoeken hoe een operationele invulling kan worden gegeven aan de integrale risicobenadering voor sprinklers en watermist als alternatief voor een volledige compartimentering conform het Bouwbesluit en uitgebreide en uitgebreide BHV-organisatie. Het rapport daarvoor is in 2015 uitgebracht. Daarnaast wordt over de periode 2014-2017 aan de gezamenlijke koepels een subsidie verleend (1 mln.) voor het ontwikkelen van instrumenten en het organiseren van masterklassen gericht op het vergroten van de</p>

				brandveiligheid binnen de zorgorganisaties.
Instorten verdieping svloer B-Tower Rotterdam	W&R	Neem bij de opvolging van de adviezen van de commissie Dekker de volgende zaken in beschouwing: • Hoe de bouwsector zijn nieuwe rol op zich neemt. • Hoe de bouwsector laat zien de verantwoordelijkheid voor de bouwprojecten te kunnen en te willen dragen. • Hoe de bouwsector vorm geeft aan verdere professionalisering.	Het ministerie ontwikkelt, in het kader van het Actieplan arbeidsveiligheid, samen met brancheorganisaties als Arbouw en Bouwend Nederland, instrumenten die partijen ondersteunen bij het veilig uitvoeren van bouwwerkzaamheden. Het actieplan is gericht op het vergroten van de veiligheidscultuur en het –gedrag in bedrijven.	Mede door beleidsinzet groeit de dialoog en samenwerking tussen opdrachtgevende en opdrachtnemende partijen. Initiatieven als de “Governance Code Veiligheid in de bouw”, “Partners in veilig bouwen” en “Railalert”, evenals instrumenten als bouwongeval.nl, de V&G-planner en de brochure ‘Samen veilig en gezond bouwen’ zijn daar goede voorbeelden van.
		Bepaal in overleg met markt/bouwpartijen waar de balans dient te liggen tussen het nemen van de eigen verantwoordelijkheid door de sector en het toezicht en handhaving door de overheid hierop. Stel waar nodig het tempo van de uitvoering van de adviezen van de commissie Dekker hierop bij.	In het kader van de uitvoering van de adviezen van de Commissie Dekker zullen de aanbevelingen van de Onderzoeksraad ter harte worden genomen. Er wordt in overleg met bouwpartijen een duaal stelsel van private kwaliteitsborging uitgewerkt als alternatief voor de gemeentelijke preventieve bouwplantoets en toezicht tijdens de bouw. Hierbij zullen private kwaliteitsinstrumenten alleen dan een publieke werking kunnen krijgen als deze aantoonbaar leiden tot bouwwerken die voldoen aan de voorschriften.	Gewerkt wordt aan het Wetsvoorstel kwaliteitsborging voor het bouwen. De Tweede Kamer is hierover (meest recent) geïnformeerd op 22 juni 2015 (32 757, Nr. 114). Het wetsvoorstel beoogt een goede balans van de eigen verantwoordelijkheid van de bouwsector en publiek toezicht hierop zoals aanbevolen door de Onderzoeksraad. Er komen private toetsinstrumenten en een publieke toelatingsorganisatie die toeziet op de goede werking hiervan. Ook behouden gemeenten hun toezichtsrol bij de omgevingsveiligheid van bouwactiviteiten.