

From: EK-voorzitter <voorzitter@eerstekamer.nl>
Date: Wednesday, June 17, 2026, 10:19 AM
To: EK-postbus <postbus@eerstekamer.nl>
Subject: FW: Jaarverslag 2025 Onderzoeksraad voor Veiligheid

Attachments:

Jaarverslag 2025.pdf

Van: Communicatie Onderzoeksraad voor Veiligheid <5.1.2.e@onderzoeksraad.nl>
Verzonden: woensdag 17 juni 2026 10:18
Aan: EK-voorzitter <voorzitter@eerstekamer.nl>; voorzitter@tweedekamer.nl
Onderwerp: Jaarverslag 2025 Onderzoeksraad voor Veiligheid

U ontvangt niet vaak e-mail van 5.1.2.e@onderzoeksraad.nl. [Ontdek waarom dit belangrijk is](#)

Geachte leden van de Staten-Generaal,

Hierbij ontvangt u het jaarverslag van de Onderzoeksraad voor Veiligheid over het jaar 2025. In het jaarverslag treft u, naast de verantwoording over de organisatie en de financiën, ook een overzicht aan van de onderzoeken die wij in 2025 zijn gestart en onderzoeken die we in dat jaar hebben afgerond. Het jaarverslag is digitaal op [onze website](#) te lezen.

In dit jaarverslag geeft de Raad ook een overzicht van de opgevolgde aanbevelingen: zie hoofdstuk 3. Gelet op uw controlerende taak maak ik u graag specifiek attent op dit hoofdstuk.

Aanbevelingen hebben tot doel om binnen organisaties en systemen aanpassingen te maken, om het veiligheidsrisico te verkleinen en daarmee Nederland veiliger te maken. De aanbevelingen zijn vaak aan ministeries, brancheorganisaties, bedrijven of soms aan een hele sector gericht. Sinds 2021 is wettelijk bepaald dat de Onderzoeksraad de Eerste en Tweede Kamer zelfstandig informeert over de opvolging van onze aanbevelingen. Wij hebben ervoor gekozen dat te doen door de terugkoppeling over aanbevelingen mee te nemen in ons jaarverslag.

Zoals u kunt zien is een aantal aanbevelingen - aan bewindspersonen of onder zijn of haar verantwoordelijkheid opererende diensten - niet, niet adequaat of slechts gedeeltelijk opgevolgd. Als Onderzoeksraad rekenen wij het tot onze verantwoordelijkheid om deze aanbevelingen te blijven monitoren, zo nodig vervolgonderzoek te doen. Ik hoop echter dat de leden van de Kamers - op de voor hen relevante beleidsterreinen - hier in voorkomende gevallen óók aandacht aan willen besteden. Bijvoorbeeld tijdens een overleg of debat dat raakt aan één van de genoemde onderzoeken of aanbevelingen. Mocht u daarbij vragen hebben of het gesprek willen voeren: de Onderzoeksraad staat daar van harte toe open.

Zo werken we gezamenlijk aan een veiliger Nederland!

Met de meeste hoogachting,

5.1.2.e



Chris van Dam

Voorzitter Onderzoeksraad voor Veiligheid

JAARVERSLAG 2025

Toegewijd aan veiligheid

Den Haag – mei 2026



Onderzoeksraad
voor Veiligheid

De Onderzoeksraad voor Veiligheid

Als zich een ongeval of ramp voordoet, onderzoekt de Onderzoeksraad voor Veiligheid hoe dat heeft kunnen gebeuren. We doen onderzoek met als doel daar lessen uit te trekken. Zo dragen we bij aan het verbeteren van de veiligheid van Nederland.

De OVV is onafhankelijk en besluit zelf welke voorvallen worden onderzocht. Daarbij richten we ons in het bijzonder op situaties waarin mensen voor hun veiligheid afhankelijk zijn van derden, bijvoorbeeld van de overheid of bedrijven. In een aantal gevallen is de OVV verplicht onderzoek te doen. De onderzoeken richten zich nadrukkelijk niet op vragen rond schuld of aansprakelijkheid.

Het jaarverslag is ook te vinden op onze website.



Inhoud

De Onderzoeksraad voor Veiligheid	2
1. Beschouwing	4
2. Onderzoeken	5
2.1 Overzicht onderzoeken	5
2.2 Meldingen	6
3. Stand van zaken opvolging aanbevelingen	7
3.1 Aanvaring van een Watertaxi met een havenrondvaartboot (januari 2025)	7
3.2 Spoorwegongeval Voorschoten (maart 2025)	8
3.3 Bijna-botsing in de Rotterdam Control Zone (CTR) (mei 2025)	8
3.4 Schipperen met ruimte (juni 2025)	9
3.5 <i>Touchdown before threshold</i> (juni 2025)	9
4. Organisatieontwikkeling	10
4.1 Meerjarenprogramma	10
4.2 Kernwaarden	10
5. Sociaal jaarverslag	11
5.1 Personele bezetting en arbeidsomstandigheden	11
5.2 Raad en bureau	11
5.3 Ondernemingsraad	12
5.4 Bedrijfshulpverleningsorganisatie	13
6. Financieel jaarverslag	14

1 Beschouwing

Onafhankelijk, zorgvuldig en toegewijd. Dat zijn de kernwaarden van de Onderzoeksraad voor Veiligheid. Kernwaarden die we door willen laten klinken in alles wat we doen, in alles wat we zijn en willen zijn.

We streven ernaar om die kernwaarden niet alleen op papier te laten bestaan. Ze moeten herkenbaar zijn in onze houding, ons gedrag, in ons onderzoek. Ze komen actief aan de orde als we onderzoek doen, daarover communiceren en contact hebben met betrokken partijen. Ze helpen om onszelf een spiegel voor te houden: handelen we onafhankelijk, onderzoeken we zorgvuldig, zijn we toegewijd?

Onafhankelijk en zorgvuldig: dat snappen de meeste mensen wel. Maar toegewijd? Wat is dat voor begrip?

Toegewijd zijn is voor ons heel belangrijk. Van oudsher heeft het begrip een plechtige betekenis. Bij de Onderzoeksraad vertalen we dit naar de concrete inzet van collega's die hun tijd en energie steken in het vergroten van veiligheid. Het is de belichaming van de persoonlijke inzet en verantwoordelijkheid van iedere individuele medewerker van de Onderzoeksraad, voorbij alle procedures en standaarden waarlangs wij werken. Een oproep om ook zelf aandacht te hebben en verantwoordelijk te zijn: voor het onderzoeksresultaat, voor het leereffect dat wij in alles nastreven, voor de belangen van individuele betrokkenen bij een veiligheidsvoorval. Eigenlijk voor elk detail in ons werk. Toegewijd zijn betekent dat je ergens met hart en ziel bij betrokken bent. Dat je oprecht bent.

In 2025 publiceerden we het onderzoek naar de veiligheid van arbeidsmigranten. Bij uitstek een onderzoek dat laat zien dat veiligheid meer is dan voldoen aan alle ARBO-verplichtingen. Je kunt al je veiligheidsrisico's weg-gecontracteerd hebben en je kunt hoog scoren op je veiligheidsaudit: zonder aan veiligheid toegewijde mensen wordt het helemaal niets. Als in een verkeersstoren, stuurhut, raffinaderij of slachthuis naast alle harde veiligheidsmaatregelen geen toegewijde mensen werken, die oog hebben voor hun collega's en voor de veiligheid van hun collega's, ook dan wordt het helemaal niets. Toegewijd zijn aan veiligheid is een kwaliteit van medewerkers, die weliswaar gefaciliteerd kan worden door het management, maar bovenal in werving en opleiding centraal moet staan. Organisaties die dat voor elkaar krijgen, zijn pas werkelijk veilig.



Chris van Dam

voorzitter Onderzoeksraad voor Veiligheid

2 Onderzoeken

In 2025 rondde de Onderzoeksraad voor Veiligheid 156 onderzoeken af en startte 140 onderzoeken, variërend in omvang. De Onderzoeksraad wil door onderzoek de veiligheid in Nederland verder verbeteren. In de sectoren luchtvaart, scheepvaart, rail en industrie heeft de Onderzoeksraad vaak een onderzoeksverplichting. Buiten deze sectoren kan de Onderzoeksraad zelf beslissen om onderzoek te doen. Meestal is daarvoor een aanleiding, zoals de instorting van de Wilhelminatoren in Valkenburg en twee ongevallen tijdens militaire oefeningen in Güz Altmark en Munster Nord. In 2025 is een thematisch onderzoek gestart naar aanvaringen met bruggen en sluizen.

2.1 Overzicht onderzoeken

Op 31 december 2025 waren er 101 onderzoeken lopend.

	Gestart in 2025	Afgerond in 2025	Lopend op 31-12-2025
Hulpverlening Firemantle Highway		1	
Instorting hellingsbanen parkeergarage Nieuwegein		1	
Veiligheid arbeidsmigranten		1	
Kinderen in de asielketen			1
Vervolgonderzoek naar zorg voor mensen met een ernstig psychische kwetsbaarheid en hun omgeving			1
Hijsongeval Lochem			1
Onveiligheid door extreme regen			1
Instorting Wilhelminatoren	1		1
Aanvaring met bruggen en sluizen	1		1
Ongevallen tijdens militaire oefeningen Güz Altmark en Munster Nord	1		1
Scheepvaartonderzoeken	10	6	6
Scheepvaart incidenten niet uitgebreid onderzocht (periodiek gerapporteerd)	101	109	55
Luchtvaartonderzoeken		4	4
Luchtvaart incidenten niet uitgebreid onderzocht (periodiek gerapporteerd)	24	30	25
Railonderzoeken		1	1
Industrie-onderzoeken	2	3	3
Defensie			
Overig	1		
Totaal aantal onderzoeken	140	156	101

2.2 Meldingen

De Onderzoeksraad voor Veiligheid krijgt op verschillende manieren meldingen van voorvallen. Voor bepaalde voorvallen, bijvoorbeeld in de luchtvaart, scheepvaart en industrie, geldt een meldingsplicht.

Binnengekomen meldingen beoordeelt de Raad vervolgens op mogelijkheden voor (nader) onderzoek.

In 2025 ontving de Onderzoeksraad 530 meldingen. Voor sommige gemelde voorvallen heeft de Onderzoeksraad een onderzoeksplicht. De Onderzoeksraad doet onderzoek naar deze meldingen. Bij de meldingen waarvoor geen onderzoeksplicht geldt, maakt de Raad een zorgvuldige afweging of een onderzoek wenselijk is. De Onderzoeksraad maakt deze afweging aan de hand van een aantal factoren. Een belangrijke factor is of er voldoende aanknopingspunten zijn om veiligheidswinst te behalen. Daarbij worden ook de ernst, impact en reikwijdte van het voorval meegewogen. Daarnaast kijkt de Raad naar andere onderzoeken die betrekking hebben op het voorval. De vraag is dan in hoeverre een onderzoek door de Onderzoeksraad nog meerwaarde kan leveren. Tot slot heeft de Raad bepaalde beperkingen in zijn bevoegdheden meegekregen in wet- en regelgeving. Zo doet de Raad in principe geen onderzoek naar voorvallen die betrekking hebben op de handhaving van de openbare orde.

De Raad krijgt ook meldingen via brieven van burgers. Elke brief wordt bekeken op eventuele aanknopingspunten voor het leren van veiligheidslessen.

Sector	Meldingen
Luchtvaart	247
Scheepvaart	254
Industrie	1
Rail	28

3 Stand van zaken opvolging aanbevelingen

Partijen die aanbevelingen van de Onderzoeksraad ontvangen, zijn verplicht hierop te reageren. De Onderzoeksraad publiceert een notitie waarin de reacties op de aanbevelingen per rapport uiteen worden gezet, de zogenoemde opvolgingsnotities. De Onderzoeksraad vindt het belangrijk om te laten weten wat er met zijn aanbevelingen gebeurt en wat daaraan verbeterd kan worden. Partijen zijn zelf verantwoordelijk voor de daadwerkelijke opvolging van aanbevelingen.

Doet de Onderzoeksraad een aanbeveling aan de minister, dan reageert hij hierop naar de Raad. Is de aanbeveling aan een andere partij gericht, dan geeft die partij zijn reactie aan de minister die het aangaat. Vastgelegd is ook dat de minister dan binnen een jaar na ontvangst van die reactie moet bepalen of verdere maatregelen nodig zijn. De minister informeert de Raad en de aanbevelingspartij hierover.

Daarnaast is de Onderzoeksraad verplicht om jaarlijks te rapporteren over de opvolging van de aanbevelingen. Hieronder wordt een aantal opvolgingsnotities uit 2025 uitgelicht door een korte beschrijving te geven van het onderzoek en de opvolging van de aanbevelingen. De volledige notities en de reacties van partijen staan op de website van de Onderzoeksraad.



3.1 Aanvaring van een Watertaxi met een havenrondvaartboot (januari 2025)

Het rapport over de aanvaring op de Nieuwe Maas bevatte vijf aanbevelingen, voornamelijk gericht op Watertaxi Rotterdam en de Divisie Havenmeester Rotterdam.

Aanbeveling	Kern van de aanbeveling	Conclusie over opvolging
Aanbeveling 1 (Watertaxi Rotterdam)	Breng interne richtlijnen in overeenstemming met wet- en regelgeving; zorg voor consequente naleving, onder meer door regelmatige trainingen.	Gedeeltelijk opgevolgd. Watertaxi Rotterdam is in overleg met de Havenmeester en monitort de naleving en heeft trainingen geïntensiveerd, maar het is nog onduidelijk hoe de richtlijnen in overeenstemming worden gebracht met de wet- en regelgeving.
Aanbeveling 2 (Watertaxi Rotterdam)	Beperk afleiding van de schipper; zorg bijvoorbeeld voor een ergonomische werkplek, relevante informatie en een selectief communicatiekanaal.	Opgevolgd. Watertaxi Rotterdam heeft maatregelen genomen, zoals het werken aan een waarschuwingssysteem voor aanvaringsgevaar.
Aanbeveling 3 (Havenmeester)	Zorg dat het overleg met betrokken partijen een regulier besluitvormend overleg is met concrete en toetsbare afspraken (o.a. over vaargedrag en communicatie).	Opgevolgd. De Havenmeester organiseert periodieke overleggen onder regie van de (Rijks) Havenmeester, waarin besluiten worden vastgelegd en getoetst.
Aanbeveling 4 (Gemeente Rotterdam, Havenmeester)	Neem maatregelen om de complexiteit van de vaarweg op de Nieuwe Maas te reduceren en in te richten op een manier die past bij veilig gebruik.	Gedeeltelijk opgevolgd. Partijen hebben periodieke overleggen en er zijn inspecties en processenverbaal uitgevoerd, maar de complexiteit van de vaarweg is nog niet verminderd.
Aanbeveling 5 (Minister IenW)	Zorg voor wet- en regelgeving voor het bedrijfsmatige vervoer van twaalf of minder passagiers op het water.	Nog niet opgevolgd. De minister heeft stappen gezet om de aanbeveling op te volgen, zoals het starten van een traject om een juridisch kader te creëren en het instellen van een werkgroep Vaarsnelheden Nieuwe Maas.



3.2 Spoorwegongeval Voorschoten (maart 2025)

Het rapport over het spoorwegongeval bevatte vijf aanbevelingen, waarvan één aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en vier aan ProRail.

Aanbeveling	Kern van de aanbeveling	Conclusie over opvolging
Aanbeveling 1 (Staatssecretaris IenW)	Beleg in het opdrachtgeverschap aan ProRail naast beschikbaarheid en veilige bereikbaarheid ook veilig werken en veilig rijden langs werkzaamheden . Neem barrières voor ProRail weg ten aanzien van innovaties en het creëren van een voorziening voor incidentregistratie.	Niet opgevolgd. De staatssecretaris geeft aan bij verschillende partijen aandacht te blijven vragen voor veiligheid, maar de Onderzoeksraad vindt dat de rol als opdrachtgever niet ten volle wordt gepakt en dat de afweging van publieke waarden (zoals veiligheid) expliciet en transparant moet gebeuren.
Aanbeveling 2 (ProRail)	Zet een voorziening op voor de registratie en benutting van informatie over (bijna-)ongevallen op het spoor voor de gehele sector.	Gedeeltelijk opgevolgd. ProRail breidt het bestaande registratiesysteem (ProVAT) uit tot een centrale meldvoorziening en wil bindende afspraken maken over het melden van incidenten.
Aanbeveling 3 (ProRail)	Houd zelf regie op de veiligheid van werkzaamheden in alle fases, benut de op te richten voorziening voor risicoanalyses en gebruik vakmanschap in de sector voor situationele afwegingen.	Gedeeltelijk opgevolgd. ProRail geeft vorm aan het houden van regie op veiligheid en gaat verder met bowtie-analyses. De Onderzoeksraad mist echter zicht op de daadwerkelijke verbeteringen en waarschuwt dat vereenvoudiging van regels geen doel op zich moet worden.
Aanbeveling 4 (ProRail)	Bevorder de veiligheid van werkenden, en zorg, als sporen niet buitendienst zijn, voor: robuuste afscherming , stopzetting van eilandbuitendienststellingen en tijdelijke oversteekperiodes, en hulpmiddelen om de status van sporen te zien.	Niet opgevolgd. ProRail gaat niet concreet in op een robuuste afscherming van de gehele werkplek en zet niet in op het stoppen van eilandbuitendienststellingen en tijdelijke oversteekperiodes.
Aanbeveling 5 (ProRail)	Dring de negatieve gevolgen van nachtarbeid en overmatig werken terug, zonder toename van veiligheidsrisico's, en zie erop toe dat zzp'ers minimaal voldoen aan de Arbeidstijdenwet.	Niet opgevolgd. ProRail stelt maatregelen in om de effectiviteit van nachtwerk te vergroten en werk naar overdag te verplaatsen, maar laat niet zien hoe een toename van veiligheidsrisico's daarbij wordt voorkomen. Ook is er geen concrete inzet op het minimaal voldoen aan de Arbeidstijdenwet voor zzp'ers.



3.3 Bijna-botsing in de Rotterdam Control Zone (CTR) (mei 2025)

Dit rapport leidde tot drie aanbevelingen, gericht aan Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), ICAO en EASA. De beoordeling maakt gebruik van de ENCASIA-criteria (Adequaat, Gedeeltelijk adequaat, Niet adequaat).

Aanbeveling	Kern van de aanbeveling	Conclusie over opvolging
Aanbeveling 1 (LVNL)	Zorg op korte termijn dat arriverend en vertrekkend VFR (<i>visual flight rules</i>) -verkeer in de CTR van Rotterdam The Hague Airport geen kruisende vliegroutes op dezelfde hoogte heeft.	Niet adequaat. LVNL kondigde op korte termijn maatregelen aan (routes verwijderen), maar deze waren op het moment van publicatie van de notitie nog niet geïmplementeerd.
Aanbeveling 2 (LVNL)	Neem de doelstellingen van Verordening (EU) 2017/373 ATS.TR.100 voor VFR-operaties in klasse C en D luchtruim op in het LVNL-beleid om botsingen tussen VFR-verkeer te voorkomen .	Gedeeltelijk adequaat. LVNL voert <i>best practice</i> -sessies uit ter reductie van risico's, maar het blijft onduidelijk in hoeverre LVNL daadwerkelijk de verantwoordelijkheid voor het voorkomen van botsingen tussen VFR-verkeer in gecontroleerd luchtruim nastreeft.
Aanbeveling 3 (ICAO en EASA)	Wijzig de bewaartermijn van opnames van achtergrondcommunicatie en auditieve omgeving in luchtverkeersdiensten van 24 uur naar 30 dagen .	Gedeeltelijk adequaat. Zowel ICAO als EASA hebben acties ondernomen (ICAO: verwijzing naar ATMOPSP voor technische beoordeling; EASA: opname in Rulemaking Task 0719), maar de kans en omvang van een daadwerkelijke wijziging in de regelgeving is nog onzeker.



3.4 Schipperen met ruimte (juni 2025)

Het rapport over de beheersing van scheepvaartveiligheid op de Noordzee bevatte twee aanbevelingen, gericht aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanbeveling	Kern van de aanbeveling	Conclusie over opvolging
Aanbeveling 1 (Minister IenW)	Verbeter de beheersing van scheepvaart-veiligheidsrisico's als gevolg van de plaatsing van vaste objecten (door middel van inzicht in risico's en effecten van beheersmaatregelen, een realistisch veiligheidsdoel, integrale afweging, etc.).	Gedeeltelijk opgevolgd. De minister streeft naar een nieuwe aanpak voor de beheersing van scheepvaartveiligheidsrisico's, waarbij verschillende elementen uit onze aanbeveling worden betrokken (onder andere door scenariodenken en simulaties). We zijn kritisch over het lage tempo en het ontbreken van toepassing op al bestaande objecten. Ook de aanbevolen periodieke evaluatie komt niet aan bod in de reactie van de minister.
Aanbeveling 2 (Minister IenW)	Stuur in overleggen met andere Noordzeelanden aan op het aanpassen van de internationale kaders .	Opgevolgd. De minister heeft in internationale overleggen aangestuurd op aanpassing van internationale kaders. Er is een initiatief genomen in de <i>International Maritime Organization</i> (IMO) voor een meerjarig traject om de scheepvaartveiligheid in een snel veranderende maritieme omgeving te borgen.



3.5 Touchdown before threshold (juni 2025)

Dit rapport leidde tot één aanbeveling, gericht aan Amsterdam Airport Schiphol. De beoordeling maakt gebruik van de ENCASIA-criteria (Adequaat, Gedeeltelijk adequaat, Niet adequaat).

Aanbeveling	Kern van de aanbeveling	Conclusie over opvolging
Aanbeveling 1 (Amsterdam Airport Schiphol)	Beperk het gebruik van Runway 22 voor landingen van vliegtuigen in de categorie <i>Eye-to-Wheel Height</i> Categorie 4, totdat aanpassingen (voor minimale drempelvrijheid) zijn gedaan.	Gedeeltelijk adequaat. Schiphol heeft de beperking niet opgelegd, omdat een risicoanalyse wees op mogelijke grotere operationele risico's. Het vliegveld heeft wel concrete stappen gezet om het onderliggende veiligheidsprobleem aan te pakken, zoals het verplaatsen van de PAPI en de richtpuntmarkering om de verticale geleiding te verbeteren, in overeenstemming met EASA-vereisten.

4

Organisatieontwikkeling

4.1 Meerjarenprogramma

In 2024 heeft de Onderzoeksraad meerdere evaluaties en adviezen laten uitvoeren om zijn effectiviteit te vergroten. Om al deze ambities op een verantwoorde manier te realiseren, heeft de Onderzoeksraad in de zomer van 2025 een meerjarenprogramma vastgesteld.

Dit programma is tot stand gekomen met een brede betrokkenheid van de organisatie. Het meerjarenprogramma richt zich op trajecten voor de korte, middellange en lange termijn. Daarin wordt aandacht besteed aan verschillende thema's, zoals het onderzoeksproces, externe oriëntatie en organisatie en bedrijfsvoering. Het meerjarenprogramma heeft uiteindelijk als doel om Nederland telkens een stukje veiliger te maken door middel van onderzoek.

4.2 Kernwaarden

Vanaf 2025 werkt de Onderzoeksraad met drie nieuwe kernwaarden.

Onafhankelijk: De Onderzoeksraad is objectief en onpartijdig. Wij richten ons niet op de schuldvraag, maar op het leren van voorvallen. We zijn onbevooroordeeld, passen hoor en wederhoor toe en vormen ons eigen oordeel vanuit een neutrale positie.

Zorgvuldig: De Onderzoeksraad doet grondig onderzoek. Wij spreken met betrokkenen, gaan vertrouwelijk om met informatie en analyseren het voorval met hulp van deskundigen. We reflecteren open en kritisch op onze werkwijze en laten ons regelmatig beoordelen.

Toegewijd: De Onderzoeksraad zet zich in voor een veiliger Nederland. Wij werken voor mensen die voor hun veiligheid afhankelijk zijn van anderen. We trekken lessen uit voorvallen, doen aanbevelingen om de veiligheid te vergroten en hebben aandacht voor slachtoffers en nabestaanden.

Sociaal jaarverslag

5.1 Personele bezetting en arbeidsomstandigheden

Dit deel van het jaarverslag beschrijft de personele organisatie van de Onderzoeksraad. Ook doen de Ondernemingsraad en de BHV-organisatie verslag over het afgelopen jaar.

In- en uitstroom & bezetting

De Onderzoeksraad heeft, inclusief de drie vaste raadsleden, een formatieve ruimte van 85,00 fte. De bezetting in 2025 was 78,46 fte. Het totaal aantal medewerkers is 84. In 2025 zijn 7 medewerkers in het kader van mobiliteit of vanwege het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd bij de Onderzoeksraad vertrokken. Er zijn 11 nieuwe medewerkers bij de Onderzoeksraad gestart.

Ziekteverzuim

Het ziekteverzuimpercentage over 2025 bedroeg 5,7 procent. Dat is hoger dan in 2024 (4,6 procent).

Klachtencommissie ongewenste omgangsvormen

Het Centrum Arbeidsverhoudingen Overheidspersoneel (CAOP) verzorgt de secretariële ondersteuning van de Klachtencommissie ongewenste omgangsvormen Onderzoeksraad voor Veiligheid. Op grond van het Reglement Ongewenste Omgangsvormen Onderzoeksraad voor Veiligheid kan een medewerker een klacht indienen over ongewenste omgangsvormen, zoals (seksuele) intimidatie, agressie en geweld en discriminatie. De Klachtencommissie adviseert over de klachten die worden voorgelegd aan het bevoegd gezag. In 2025 zijn geen formele klachten ontvangen op grond van genoemd reglement. Wel zijn er twee integriteitsmeldingen gedaan. Deze meldingen zijn onderzocht door een externe onderzoekscommissie, volgens het integriteitsbeleid van de Onderzoeksraad.

Arbidsomstandigheden en veiligheid

In 2025 hebben zich geen incidenten voorgedaan in het kader van arbeidsomstandigheden en veiligheid.

Trauma-opvang

Trauma-opvang is een voorziening als medewerkers van de Onderzoeksraad door hun onderzoek naar voorvallen psychologische ondersteuning nodig hebben. Een externe deskundige partij verzorgt de trauma-opvang. In 2025 is geen beroep gedaan op deze partij. Het Team Collegiale Opvang is in 2025 in vijf afzonderlijke situaties geraadpleegd.

Vertrouwenspersoon

De Onderzoeksraad werkte in 2025 met een externe vertrouwenspersoon van de arbodienst en een interne vertrouwenspersoon. De externe vertrouwenspersoon is door drie medewerkers benaderd. Tien mensen hebben de interne vertrouwenspersoon benaderd. Enkel hiervan hebben de interne vertrouwenspersoon meerdere keren gesproken.

5.2 Raad en bureau

Raad

Chris van Dam is op 1 mei 2023 aangesteld als voorzitter. De andere permanente raadsleden zijn Erica Bakkum (ook plaatsvervangend voorzitter) en Scott Douglas.

Buitengewone raadsleden

De buitengewone raadsleden ondersteunen de raadsleden op basis van hun sectorspecifieke deskundigheid en nemen deel aan de raadsvergaderingen. Daarnaast worden zij op basis van hun expertise of ervaring betrokken bij specifieke onderzoeken. In 2025 waren de volgende buitengewone raadsleden verbonden aan de Onderzoeksraad:

- dr.ir. Colette Alma-Zeestraten MBA
- prof.dr. Yvonne Burger
- prof.dr. Jop Groeneweg
- drs. Maria Henneman
- schout-bij-nacht b.d. Huub Hulsker
- drs. Marjolein ten Kroode MCM MIM
- Ruben Sicking

Pieter Bindt, schout-bij-nacht b.d., heeft in oktober 2025, na het voldoen van zijn twee termijnen, afscheid genomen als buitengewoon raadslid.

Bureau

De Raad wordt ondersteund door een Bureau dat onder leiding staat van een secretaris-directeur. Het Bureau bestaat uit een algemene leiding, onderzoeksclusters en ondersteunende afdelingen.

In de onderzoeksclusters zijn de sectoren te onderscheiden:

- luchtvaart
- railverkeer
- scheepvaart
- industrie

Daarnaast is er een aantal kennisdomeinen:

- bouw en brand
- crisisbeheersing en hulpverlening
- cultuur
- defensie
- digitale veiligheid
- financiën
- klimaat en ecologie
- voedselveiligheid
- wegverkeer
- gezondheid
- sociale veiligheid

Het Bureau heeft twee stafafdelingen

- afdeling Bedrijfsvoering
- afdeling Advies en Communicatie

5.3 Ondernemingsraad

In januari 2025 kwam er – na verkiezingen – een kersverse Ondernemingsraad (OR) van vijf nieuwe leden. Met frisse blik stortten zij zich op onder meer de volgende onderwerpen:

- evaluatie nieuwe vorm functioneringsgesprekken
- flex- en hybride werken
- inwerken nieuwe medewerkers
- veiligheidsonderzoeken nieuwe medewerkers
- medewerkersonderzoek

De OR-leden gingen in gesprek met collega's om te horen wat hun wensen, zorgen en ideeën waren. In dit kader heeft de OR onder meer 69 contactplangesprekken en 7 exitgesprekken gevoerd. In de eerste ronde van deze gesprekken heeft de OR zich gericht op de ervaringen met het nieuwe formulier voor functioneringsgesprekken. De OR heeft de rode draden daaruit besproken met de bestuurder en waar nodig om verheldering, informatie of actie gevraagd. Zo is het formulier voor functioneringsgesprekken op diverse punten aangepast. In de tweede ronde gesprekken met collega's richtte de OR zich onder andere op de doorgroeimogelijkheden binnen de organisatie. De rode draden uit deze gesprekken worden begin 2026 met de bestuurder gedeeld.

De OR heeft acht keer een overlegvergadering gehad met de bestuurder en tussendoor diverse keren informeel overlegd. Onderwerpen waren onder meer de hierboven genoemde prioriteiten, het meerjarenprogramma 2025-2030, sociale veiligheid, invulling van de functie van plaatsvervangend secretaris-directeur, integriteitsbeleid, personeelsreglement, begroting 2026 en informatiebeveiliging. In deze overleggen agendeerde de OR telkens het belang van de medewerkers. Zo vroeg de OR om bij de implementatie van het meerjarenprogramma meer rekening te houden met het extra capaciteitsbeslag op collega's en daarvoor een uitvoeringsplan op te stellen. De bestuurder heeft dit toegezegd.

In 2025 heeft de OR op verzoek van de bestuurder een advies uitgebracht over de uitbreiding van het managementteam. Dit advies was voor de bestuurder aanleiding om door een externe deskundige een nadere analyse te laten uitvoeren van de achtergrond en onderbouwing van deze uitbreiding. Eind 2025 werd de analyse afgerond om de uitkomst in 2026 mee te nemen in de besluitvorming over de uitbreiding. De bestuurder heeft toegezegd de OR hierover te blijven informeren.

5.4 Bedrijfshulpverleningsorganisatie

De bedrijfshulpverleningsorganisatie (BHV) van de Onderzoeksraad voor Veiligheid bestaat uit tien medewerkers. Zij staan bij een incident in het kantoorpand onder leiding van het hoofd BHV. Het hoofd BHV wordt ondersteund door een ploegleider. Het hoofd en de ploegleider sturen de BHV'ers bij een incident aan.

In 2025 hebben twee collega's afscheid genomen en zijn er twee nieuwe collega's opgeleid. Alle BHV'ers hebben hun herhaalopleiding gevolgd. In april 2025 heeft een ontruiming plaatsgevonden. In 2025 is een aantal kleine inzetten geweest, waarbij BHV'ers eerstehulpverlening hebben gegeven. De *Evac chair* is afgevoerd en hiervoor in de plaats zijn evacuatiematrassen aangeschaft, welke in de beide trappenhuizen op de vierde verdieping zijn opgehangen. De BHV'ers zijn opgeleid om hiermee te werken.

6 Financieel jaarverslag

De bijdrage voor 2025 is door het Ministerie van Justitie en Veiligheid vastgesteld op € 17.280.000 conform de instemmingsbrief van 4 december 2024.

De rekening baten en lasten sluit af met een negatief resultaat van € 553.836. Het jaar 2025 is gebruikt om te beoordelen of de rijksbijdrage voldoende is. In 2025 zijn verschillende managementbeslissingen genomen over de strategische koers. Hierdoor wijken sommige posten af van de begroting. De belangrijkste keuzes gingen over onderzoek, personeel, externe inhuur en ICT. Van het resultaat is € 553.836 ten laste gelegd aan de egalisatiereserve, die daarmee uitkomt op € 1.731.587 per 31 december 2025.



Onderzoeksraad voor Veiligheid

Onderzoeksraad

mr. C.J.L. van Dam MPM, voorzitter
dr. E.A. Bakkum
dr. S.C. Douglas
dr. V.J. Batelaan, secretaris-directeur a.i.

bezoekadres: Lange Voorhout 9
2514 EA Den Haag

postadres: Postbus 95404
2509 CK Den Haag

telefoon: 070 333 70 00

e-mail: info@onderzoeksraad.nl