

Het Onafhankelijk Onderzoek in de Europese Unie (EU)



SOCIETY'S DUTY AND CITIZEN'S RIGHT

De waarheid achter de werkelijkheid
bij ernstige gebeurtenissen

Prof. mr. Pieter van Vollenhoven
Voorzitter Stichting Maatschappij en Veiligheid

Inleiding

In deze notitie vraagt de Stichting Maatschappij en Veiligheid (SMV) uw aandacht voor de waarde en betekenis van onafhankelijke onderzoeken voor de samenleving in de Europese Unie. Deze onderzoeken zijn in onze maatschappij weliswaar geen onbekend verschijnsel, maar in de praktijk kunnen grote vraagtekens worden geplaatst bij de onafhankelijkheid en de waarde van de gedane onderzoeken.

Met deze notitie zou de SMV niet alleen het instellen van *echte* onafhankelijke onderzoeken willen bevorderen, maar eveneens een bijdrage willen leveren aan een Europees referentiekader met betrekking tot de eisen waaraan onafhankelijke onderzoeken in de praktijk zouden moeten voldoen.

De waarde en betekenis

De waarde en betekenis van een onafhankelijk onderzoek voor de samenleving vloeien voort uit het gegeven dat een onafhankelijk onderzoek het *enige* onderzoek is dat zich ten doel stelt te achterhalen wat er zich bij een ramp of een (ernstige) gebeurtenis precies heeft afgespeeld. Het onderzoek beoogt lering te trekken uit de gebeurtenissen om de veiligheid verder te verbeteren alsmede dergelijke gebeurtenissen in de toekomst te (helpen) voorkomen.

Eveneens hoopt men met een onafhankelijk onderzoek te bewerkstelligen dat er een einde kan worden gemaakt aan de maatschappelijke verontrusting die de gebeurtenis teweeg heeft gebracht.

Zeer essentieel bij een onafhankelijk onderzoek is de voorwaarde dat de schuldvraag in dit onderzoek buiten beschouwing blijft. De beantwoording van de schuldvraag blijft het domein van het strafrechtelijk onderzoek.

Als je de veiligheid wilt verbeteren, moet je - ook over je fouten - vrijuit kunnen spreken en in een strafrechtelijk onderzoek mogen de (mogelijke) verdachten zwijgen, omdat niemand zelf behoeft bij te dragen aan zijn of haar veroordeling. Om deze reden zouden de onderzoekers van een onafhankelijk onderzoek alleen *z er* ernstige strafbare feiten aan het Openbaar Ministerie moeten melden, bijvoorbeeld (een poging tot) moord, doodslag, gijzeling, terrorisme, misdrijf tegen de Staat, mensenroof, verkrachting en gevallen van ernstige corruptie.

In de praktijk en in bestaande regelingen valt echter waar te nemen dat de onderzoekers van onafhankelijke onderzoeken nu soms verplicht worden om te veel strafbare feiten aan het Openbaar Ministerie te melden, waardoor het onafhankelijk onderzoek als een soort verlengstuk van het strafrechtelijk onderzoek kan gaan fungeren.

Door deze verplichting verliest het onafhankelijk onderzoek niet alleen zijn waarde - om de veiligheid te kunnen verbeteren - maar eveneens kan deze verplichting gemakkelijk tot misbruik leiden waarbij verklaringen van betrokkenen alsnog in het strafrechtelijk onderzoek terechtkomen.

Zo'n melding behoeft overigens geenszins het einde van een ingezet onafhankelijk onderzoek te betekenen. Het betekent alleen dat een strafrechtelijk onderzoek naar de gebeurtenis naast het onafhankelijk onderzoek zal worden opgestart!

De onafhankelijkheid van het onderzoek

Om twee redenen moet een onafhankelijk onderzoek ook werkelijk *onafhankelijk* zijn.

Allereerst hebben ervaringen genoegzaam aangetoond dat bij ernstige gebeurtenissen vele tegenstrijdige belangen een rol kunnen gaan spelen. Deze belangen kunnen zelfs zodanig van aard zijn dat sommige betrokken partijen er helemaal geen baat bij hebben als de waarheid aan het licht wordt gebracht.

Een onafhankelijk onderzoek kan onder deze omstandigheden dan ook alleen slagen als de onderzoeksorganisatie niet alleen onafhankelijk is, maar tevens beschikt over stevige wettelijke bevoegdheden en wettelijk vastgelegde spelregels. Want als er in de buitenwereld een vermoeden gaat ontstaan van enige betrokkenheid bij de gebeurtenissen of zelfs maar een schijn van enige belangenverstrengeling, dan verliest zo'n onderzoek het vertrouwen van de samenleving.

De tweede reden voor de onafhankelijkheid van dat onderzoek is de noodzaak dat het onafhankelijk onderzoek gescheiden, dat wil zeggen onafhankelijk van het strafrechtelijk onderzoek, moet kunnen worden uitgevoerd. Tussen de beide onderzoeken bestaat namelijk een fors spanningsveld, dat voortvloeit uit het gegeven dat een mogelijke verdachte in het strafrecht mag *zwijgen*. Niemand behoeft immers in het strafrecht zelf bij te dragen aan zijn of haar veroordeling. Bij een onafhankelijk onderzoek wil men juist bewerkstelligen dat de betrokkenen *vrijuit* kunnen spreken. Als men niet vrijuit kan spreken, valt er immers geen lering te trekken.

Kortom, ook op dit gebied dient de scheiding tussen het strafrechtelijk onderzoek en het onafhankelijk onderzoek wettelijk te worden geregeld.

Zo mogen in Nederland bijvoorbeeld de onafhankelijke onderzoeksrapporten niet als bewijs in rechtsgedingen worden gebruikt en mogen geen onderliggende stukken worden opgevraagd of verklaringen van de betrokkenen aan het Openbaar Ministerie worden overhandigd, tenzij hiervoor door de betrokkene zelf toestemming is gegeven.

Uit het hierboven staande blijkt duidelijk dat een onafhankelijk onderzoek alleen kan slagen als zowel de onafhankelijkheid, de spelregels, de onderzoeksbevoegdheden alsmede de scheiding met het strafrechtelijk onderzoek wettelijk zijn geregeld.

De praktijk

In de praktijk valt helaas waar te nemen dat in vele landen uitermate onzorgvuldig met dergelijke onderzoeken wordt omgesprongen. Deze onzorgvuldigheid vloeit niet voort uit het feit dat de vraag 'naar wat er zich precies heeft afgespeeld' slechts weinig zou worden gesteld.

Na iedere (ernstige) gebeurtenis stelt de samenleving immers bijna altijd twee gelijksoortige vragen, namelijk "wie zijn hiervoor verantwoordelijk of schuldig?" en "wat heeft zich daar precies afgespeeld?".

Voor de beantwoording van de schuldvraag wordt een beroep gedaan op het strafrecht en het strafrechtelijk onderzoek.

Over de beantwoording van de vraag naar wat er zich precies heeft afgespeeld, wordt in de praktijk – om uiteenlopende redenen – heel verschillend gedacht. Die verschillen zou je kunnen toeschrijven aan de volgende factoren:

- Zoals reeds opgemerkt is niet iedereen gebaat bij het achterhalen van de waarheid. Dit laatste geldt echter geenszins voor de slachtoffers en/of hun nabestaanden, maar het onderwerp 'slachtofferhulp' is pas tegen het einde van de vorige eeuw in vele landen enigszins van de grond gekomen.
- De bestaande overheidsrechtspraak was lang de mening toegedaan dat zij ook een betrouwbaar antwoord kon geven op de vraag naar wat er zich precies had afgespeeld.
- In sommige landen worden voor het achterhalen van wat er zich heeft afgespeeld ook (incidentele) onafhankelijke onderzoekscommissies ingesteld, maar deze commissies beschikken geenszins over wettelijke bevoegdheden en zijn eveneens ook niet beschermd voor een strafrechtelijk onderzoek. De rapporten van deze commissies kunnen door Justitie in beslag worden genomen.¹

Deze procedure van het instellen van incidentele onafhankelijke onderzoekscommissies kende Nederland ook bij de onderzoeken naar rampen of andere ernstige gebeurtenissen. Maar in deze gevallen werden de onderzoeken uitgevoerd door de betrokken toezichthouders, de overheidsinspecties. Want daar zat immers kennis, ervaring en wettelijke bevoegdheden.

Deze gang van zaken werd lang door de samenleving geaccepteerd omdat de overheid en veiligheid werden gezien als synonieme begrippen. De veiligheid is immers een kerntaak van de overheid.

Later ging de maatschappij – in de negentiger jaren van de vorige eeuw – zich veel kritischer opstellen ten aanzien van een dergelijke gang van zaken. De inspecties waren immers verre van onafhankelijk te noemen. Niet alleen waren zij belast met het toezicht en werden zij daarmee veelvuldig geconfronteerd met hun eigen functioneren. Met vragen zoals 'waarom zij bepaalde zaken niet eerder hadden gezien of zelfs hadden gedoogd'.

Daarnaast waren vele inspecties in het verleden ook nog eens betrokken bij de totstandkoming van de regelgeving. Kortom, de slager keurde fors zijn eigen vlees!

Een weg met vele hindernissen

De weg naar het realiseren van echte onafhankelijke onderzoeken was zowel in Nederland als in andere landen een weg met vele hindernissen. Voor een onafhankelijk onderzoek moet men immers kunnen beschikken over:

- een afzonderlijke, onafhankelijke onderzoeksorganisatie, en
- een afzonderlijke wetgeving.

De overheidsrechtspraak

De overheidsrechtspraak, die eerst stelde dat de waarheidsvinding niet uitsluitend moest worden gezien als het domein van het onafhankelijk onderzoek, herzag in Nederland haar mening. De overheidsrechtspraak is namelijk niet geëquipeerd om een betrouwbaar antwoord te geven op

¹ Denk bijv. aan de rapporten van de onderzoekscommissie Adriaenssens die in België onderzoek deed naar de misstanden binnen de katholieke kerk ('Slachtoffers misbruik België vaak zeer jong', ANP 10 sept. 2010)

de vraag wat er zich precies heeft afgespeeld. De overheidsrechtspraak kent namelijk op dit gebied haar beperkingen.

Zo is de civiele rechter beperkt tot de vordering van de eiser, tot wat de partijen de rechter voorleggen. In het strafrechtelijk onderzoek wil men wel veel preciezer weten wat er zich heeft afgespeeld, maar de strafrechter oordeelt daar niet over. De strafrechter oordeelt of 'bewezen kan worden wat door de officier van justitie ten laste is gelegd'.

De toezichthouders van de overheid willen ook graag achterhalen wat er zich heeft afgespeeld, maar zoals gezegd, worden zij niet alleen geconfronteerd met hun eigen reilen en zeilen, maar tevens treden zij regelmatig op als verlengstuk van het Openbaar Ministerie in strafrechtelijke onderzoeken, gelet op hun kennis en ervaring op het werkkterrein.

De overheid

De overheid stelde zich uitermate terughoudend op met betrekking tot het realiseren van een afzonderlijke onderzoeksorganisatie en het realiseren van afzonderlijke wetgeving.

Een afzonderlijke onderzoeksorganisatie werd gezien als een motie van wantrouwen ten opzichte van het functioneren van de eigen ambtenaren. De inspecties van de verschillende departementen hadden in het verleden met hun onderzoekstaak toch voortreffelijk werk verricht en tevens raakten de ministers bij een afzonderlijke onderzoeksorganisatie hun invloed op het onderzoek kwijt!!

Afzonderlijke wetgeving werd eveneens niet noodzakelijk geacht, omdat de onderzoeken in het verleden toch ook voortreffelijk – zonder extra wetgeving - waren verlopen. Hieraan nu toegeven zou als een ondermijning kunnen worden gezien van alle gedane onafhankelijke onderzoeken in het verleden!

De organisatiestructuur van het onafhankelijk onderzoek

Ook de organisatiestructuur van het onafhankelijk onderzoek is in vele landen een punt van heftige discussie.

Omdat het onderwerp veiligheid van oudsher zeer verkokerd en versnipperd was – het geïntegreerde veiligheidsdenken kwam pas veel later – wilde iedere sector over zijn eigen afzonderlijke en onafhankelijke onderzoeksraad kunnen beschikken. Om bijvoorbeeld de onderzoeken naar luchtvaartongevallen te combineren met de onderzoeken naar scheepvaart-, weg-, buisleiding- of spoorwegongevallen werd door de bestaande onderlinge verschillen totaal niet zinvol geacht.

In dit licht gezien nam het Amerikaanse Congres – als eerste land ter wereld – het unieke besluit om de (onderzoeks)krachten op dit gebied wel te gaan bundelen en richtte het in 1966 de National Transportation Safety Board (NTSB) op. In eerste instantie werd de NTSB een onderdeel van het Department of Transportation (DoT). In 1974 kreeg de NTSB echter via een herstructurering de status van een 'independent agency'. Onderzoekservaringen hadden duidelijk aangetoond dat de *onafhankelijkheid* van de NTSB als een noodzakelijk vereiste moest worden gezien om de NTSB zonder schijn van enige partijdigheid te kunnen laten functioneren.

De ratio achter een volledig onafhankelijke NTSB werd door het Amerikaanse Congres als volgt verwoord:

“Proper conduct of the responsibilities assigned to this Board requires vigorous investigation of accidents involving transportation modes regulated by other agencies of Government; demands continual review, appraisal and assessment of the operating practices and regulations of all such agencies; and calls for the making of conclusions and recommendations that may be critical of or adverse to any such agency or its approval. No Federal Agency can properly perform such functions unless it is totally separate and independent from any other department, bureau, commission, or agency of the United States.”²

De NTSB startte in 1966 met het onderzoek naar luchtvaartongevallen, hetgeen vervolgens werd uitgebreid met de onderzoeken naar scheepvaart- spoorweg-, snelweg- en buisleidingongevallen.

De NTSB was niet alleen de mening toegedaan dat de aanpak van een (ongevals-)onderzoek één en hetzelfde was, welke sector het ook mocht betreffen, maar dat van een bundeling van krachten in één onderzoeksorganisatie voor het onderwerp veiligheid veel meer gezag uitging, dan als de ongevalsonderzoeken zouden worden verdeeld over meerdere onafhankelijke onderzoeksraden.

Het onafhankelijk onderzoek vond indertijd zijn oorsprong in de luchtvaart. In en na de Tweede Wereldoorlog vonden stormachtige ontwikkelingen plaats in de luchtvaart die gepaard gingen met vele ongevallen.

De vliegtuigbouwers, de vliegmaatschappijen en de pilotenorganisaties wilden vanzelfsprekend precies weten wat er zich bij een ongeluk had afgespeeld om er voor de verbetering van de veiligheid lering uit te kunnen trekken. Daarvoor was naar het oordeel van velen het strafrechtelijk onderzoek niet het geëigende instrument.

Om deze reden werd in de 'grondwet' van de luchtvaart, het Verdrag van Chicago (uit 1944) - waarmee werd beoogd om verdragstaten zoveel mogelijk op een uniforme manier veiligheidsvoorschriften te laten implementeren – artikel 26 opgenomen, waarmee de verdragstaten werden verplicht een onderzoek te doen naar elk luchtvaartongeval. Zo moest de Staat van de plaats van het ongeval een onderzoek doen naar dit luchtvaartongeval, ook als dat toestel afkomstig was van een andere (verdrag)Staat.

De nadere regels waaraan deze onderzoeken moesten voldoen zijn pas later gekomen – op 11 april 1951 – met de komst van Annex 13. Deze Annex 13 bevat Standards and Recommended Practices (SARPS). De Standards werden gezien als noodzakelijke normen voor het veiligheidsonderzoek; de Recommended Practices zijn daarentegen werkwijzen die slechts worden aanbevolen. In tegenstelling tot het Verdrag van Chicago zijn de SARPS géén bindend internationaal recht, maar kunnen bindende kracht krijgen als zij worden omgezet in nationaal recht. Deze verplichting met betrekking tot die omzetting in nationaal recht bleef in eerste instantie beperkt tot het hoogst haalbare niveau per staat.

² C M Blitzer, 'The 1990 Independent Safety Board Act Amendments' JALC 1996 p 551

Later is deze filosofie van artikel 26 van het Verdrag van Chicago met de daarbij behorende Annex 13 ook vertaald naar de lidstaten van de Europese Unie. De Richtlijn 94/56/EG van 21 november 1994 vormt de basis voor ongeval- en incidentenonderzoek op het gebied van de burgerluchtvaart binnen de Europese Unie. Vanaf 21 november 1994 moesten alle lidstaten aan de vereisten van deze richtlijn voldoen.

Alhoewel deze richtlijn analoog was aan het Verdrag van Chicago en Annex 13, was in tegenstelling tot Annex 13 deze richtlijn echter bindend voor alle lidstaten van het EG-verdrag.

De luchtvaart als bron van inspiratie

Het Verdrag van Chicago met Annex 13 is voor Europa zeker een inspiratiebron geweest, omdat de huidige Europese verordening voor onderzoek naar luchtvaartongevallen 996/2010 moet worden gezien als een implementatie van Annex 13.

Echter tevens moet worden geconstateerd dat op veel punten de Europese verordening verder gaat dan Annex 13, soms in positieve zin, maar soms ook in negatieve zin (met name ten aanzien van de vertrouwelijkheid en bescherming van onderzoeksinformatie, die overruled kan worden door een gerechtelijke of andere bevoegde instantie, en de aangifteplicht van wederrechtelijke daden en het dan moeten overdragen van alle relevante onderzoeksinformatie). Hetgeen vanzelfsprekend volledig in strijd is met de scheiding van het onafhankelijk onderzoek met het strafrechtelijke onderzoek.

Ook hebben de luchtvaart en de oprichting van de NTSB het onafhankelijk onderzoek in de zeescheepvaart, het spoor en/of andere sectoren geëntameerd.

Door de ontwikkelingen in Amerika, zowel op het gebied van de luchtvaart alsmede gelet op de oprichting van de National Transportation Safety Board, zie je internationaal dat het onafhankelijk onderzoek zich gedeeltelijk vertaald heeft naar de komst van 'onafhankelijke', afzonderlijke onderzoeksraden in de diverse transportsectoren. Verschillende landen besloten om te komen tot de oprichting van een Transportation Safety Board, die qua opzet enigszins vergelijkbaar is met de structuur van de NTSB. Daarnaast hebben tot op heden drie landen besloten om het onafhankelijk onderzoek op alle sectoren, dus niet alleen transport, van toepassing te verklaren (Zweden, Finland en Nederland).

Voorstel voor een referentiekader met betrekking tot de onafhankelijke onderzoeken binnen de EU

In grote lijnen geven alle regelingen aan dat het onafhankelijk onderzoek – het veiligheidsonderzoek – (zo veel mogelijk) onafhankelijk moet worden uitgevoerd. Echter, in de praktijk is de uitwerking hiervan in de diverse artikelen zo verschillend, dat daardoor de waarborgen voor die onafhankelijkheid per sector enorm zijn gaan verschillen.

Naar het oordeel van de SMV is het de moeite waard om te bewerkstelligen dat – zeker binnen de Europese Unie – alle zeilen worden bijgezet om het referentiekader, waaraan een onafhankelijk onderzoek moet voldoen, voor alle sectoren gelijk te trekken.

Om deze reden worden de volgende voorwaarden gesteld, waaraan de onafhankelijke onderzoeken in de Europese Unie – in welke sector dan ook – dienen te voldoen.

Voor het onafhankelijk onderzoek is nodig: een afzonderlijke onderzoeksorganisatie en afzonderlijke wetgeving.

Wettelijk dient te worden vastgelegd:

- A. de onafhankelijkheid van de organisatie;
- B. de scheiding met het strafrechtelijk en tuchtrechtelijk onderzoek;
- C. de spelregels met betrekking tot het functioneren.

A. Onafhankelijkheid

- Bestuursleden werken zonder last en ruggespraak.
- Geen relatie met regelgeving of toezicht.
- Geen betrokkenheid van de leden en/of onderzoekers bij voorvallen of bij het voorval betrokken organisaties.
- Ook geen betrokkenheid van familieleden tot en met de vierde graad.
- De onderzoeksorganisatie bepaalt zelf welke (bijna)voorvallen moeten worden onderzocht, naast wettelijk verplichte onderzoeken.
- De onderzoeksorganisatie bepaalt zelf de inhoud van het rapport.
- De onderzoeksorganisatie publiceert zelf het rapport.
- Er dient voldoende budget te zijn om de taken zinvol uit te voeren.
- Onderzoeken naar rampen vallen buiten de begroting.
- Aanbevelingen worden gericht aan een ieder of aan iedere organisatie die naar het oordeel van de onderzoeksorganisatie de veiligheid kan verbeteren.
- De verplichting om op de aanbevelingen te reageren en de bevoegdheid om te mogen controleren of de aanbevelingen worden uitgevoerd.
- De aanbevelingen en de reacties hierop moeten openbaar worden gemaakt.

B. Scheiding met strafrechtelijke (en tuchtrechtelijke) onderzoeken

- Onderzoeken zijn uitsluitend gericht op en mogen alleen worden gebruikt ten behoeve van de bevordering van de veiligheid.
- Onderzoeken mogen niet worden gebruikt als bewijs in rechtsgedingen.
- Strafbare feiten worden door de onderzoekers/onderzoeksorganisatie niet gemeld aan het Openbaar Ministerie, tenzij er sprake is van ernstige strafbare feiten zoals (poging tot) moord, doodslag, terrorisme, gijzeling, misdrijf tegen de Staat, mensenhandel, verkrachting en/of ernstige corruptie.
- De onderzoeksgegevens – (interview)verslagen, concepten, recorders – zijn vertrouwelijk. De enige uitzondering hierop zijn de hierboven wettelijk vastgelegde ernstige strafbare feiten.
- De onderzoekers/leden van de onderzoeksorganisatie mogen niet als getuige of deskundige worden opgeroepen met betrekking tot gedane en/of lopende onderzoeken.

C. Spelregels

- Bij een voorval met slachtoffers gaat de hulpverlening altijd voor.
- Mogen betreden van alle plaatsen nodig voor het onderzoek.
- Bevriezen van de situatie ter plaatse van het voorval.
- In beslag nemen van wrakstukken, recorders, documenten, downloaden bestanden etc.
- Horen van getuigen (zonder derden erbij), deskundigen, onder ede.
- Aanvragen / laten uitvoeren van autopsie.
- Onderzoekers maken in redelijkheid gebruik van de bevoegdheden.
- De onderzoeksorganisatie kan externe deskundigen inschakelen / inhuren.
- De onderzoeksorganisatie maakt het onderzoeksprotocol openbaar.
- De onderzoeksorganisatie maakt het jaarverslag openbaar.
- Onderzoekers maken zich bij voorvalonderzoek direct bekend en dragen legitimatie.
- Termijnen vastleggen voor nemen besluit omtrent start van het onderzoek, tussentijdse rapportages, publiceren eindrapport.
- Procedures vastleggen met betrekking tot commentaar geven (op feitelijkheden) door betrokken personen, organisaties of instanties voordat definitief rapport wordt gepubliceerd.
- Informeren nabestaanden, slachtoffers, betrokkenen voordat definitief rapport wordt gepubliceerd.
- Mogelijkheid vastleggen dat tussentijds aanbevelingen kunnen worden gedaan indien directe actie nodig is ten behoeve van de veiligheid.
- Mogelijkheid vastleggen dat een onderzoek wordt heropend indien nieuwe feiten daartoe aanleiding geven.

Prof Mr Pieter van Vollenhoven

Prof. Mr. Pieter van Vollenhoven is zowel nationaal als internationaal nauw betrokken bij de veiligheidszorg. Zo heeft hij zich ingezet voor de ontwikkelingen op het gebied van het onafhankelijk onderzoek.

In Nederland was hij nauw betrokken bij zowel de totstandkoming van de Raad voor de Transportveiligheid als de Onderzoeksraad voor Veiligheid.

Internationaal was hij de medeoprichter van de International Transportation Safety Association, een overkoepelende organisatie van internationale onderzoeksorganisaties, en van de European Transport Safety Council.

1974 – 1976	Directeur Stichting Periodieke Veiligheidskeuringen Motorvoertuigen
1976 – 1977	Adviseur Minister van Verkeer en Waterstaat
1977 – 1996	Voorzitter Raad voor de Verkeersveiligheid
1986 – heden	Voorzitter Stichting Maatschappij en Veiligheid
1986 – 1999	Voorzitter Spoorwegongevallenraad
1990 – 1992	Adviseur EU-commissaris voor Transport
1993 – heden	Medeoprichter, Board member European Transport Safety Council
1993 – 2004	Medeoprichter, voorzitter International Transportation Safety Association (Chairman Emeritus)
1996 – 1999	Voorzitter College Bevordering Veiligheidseffectstudies
1999 – 2005	Voorzitter Raad voor de Transportveiligheid, belast met het onafhankelijk onderzoek in alle transportsectoren inclusief buisleidingen
2003 – 2006	Lid van de 'Group of Experts to advise The European Commission on a strategy for dealing with accidents in the transport sector'
2005 – 2011	Voorzitter Onderzoeksraad voor Veiligheid, belast met het onafhankelijk onderzoek in alle sectoren
2005 – heden	Praktijkhoogleraar Risicomanagement Universiteit Twente

Stichting Maatschappij en Veiligheid (SMV)

De Stichting Maatschappij en Veiligheid is een onafhankelijke organisatie met als doel: het bevorderen van veiligheid in de samenleving, zowel op het gebied van de sociale veiligheid als de fysieke veiligheid.

Voor de SMV is een belangrijk thema: het realiseren van een balans tussen de verantwoordelijkheid van de overheid voor veiligheid en die van burgers, ondernemingen en organisaties.

Voor meer informatie zie: www.maatschappijveiligheid.nl