

# Een L<sup>A</sup>T<sub>E</sub>X ‘model’ voor een Persoonlijk verslag

van

*Galvin Bartes (07999967)*



CMI-Opleiding *Technische Informatica* – Hogeschool Rotterdam

11 juni 2023

Eerste docent    *Dhr. M. de Uil*  
Tweede docent

---

# Samenvatting

**Introduction:** Whilst every study published in a scientific journal contains an abstract, little research has been done on the exact format, content and style with which an abstract should be written. This makes it difficult for authors to adequately summarise their work in an abstract. **Methods:** In this study, the authors recruited a cohort of medical students who had written at least one scientific paper. Students were anonymously surveyed, on their confidence writing abstracts using an online survey, maintaining confidentiality. However, this method may have been subjected to selection bias, where those who have completed abstracts but not written a full scientific paper may be excluded. Use of online surveys may also contribute to selection bias, based on the fact that subject participation is voluntary and particular characteristics e.g. access to internet, whether the students view the site/email providing access to the questionnaire, time available for completion, etc., may differ per individual and hence reduce the representativeness of the sample regarding the medical student population (The Writing Centre University of North Carolina at Chapel Hill, n.d.). **Results:** 73 students responded and the study showed that 37 **Discussion:** Based on the author's results, it is clear that students need more guidance on how to write abstracts. The authors recommend that all students wishing to learn how to write an abstract read the National Student Association for Medical Research 'Anatomy of an Abstract' article. However, further controlled studies should be done to eliminate biases attributed to methodology in this cohort study to truly determine whether medical students lack confidence in writing abstracts. **References:** 1. Nulty, D. D. (2018) The adequacy of response rates to online and paper surveys: what can be done? *Assess Eval High Educ*, 33(3), 301-14. doi: 10.1080/02602930701293231

**Background:** The writing and publication of research material by medical students is an area that occupies the time and efforts of the students themselves, but does not yet have a large evidence base. **Purpose:** Consequently, it is important to undertake research that expands this body of knowledge. **Focus:** This review aims to assess the confidence of medical students in writing up abstracts for their research, to gain a better overall picture of medical students' feelings about undertaking and writing up research. **Word count:** 81

**Informative Abstract** Structured abstract includes the following heads: • **Objectives:** Illustrate the background and purpose of the review in one or two sentences in present tense. • **Material and Methods:** Write a few lines to present a general picture of the research methodology of article in past tense. • **Result:** Describe outcomes in few sentences.

**Abstract** There are two types of abstracts: one is informative abstract which describes the planned end product and result of the review manuscript or specifies the text structure. Second is descriptive abstract which describes the covered subject without specific details. Present tense will be used in the writing. Usually the length of abstract is 200 to 250 words.

**Critical abstract** A critical abstract is generally written about a different author's work and contains all of the information mentioned above, but also an element of evaluation or critical appraisal of the study, which may include discussion of the reliability and validity of the results (Labaree, 2018). For this purpose, references can be included to provide supporting evidence for your arguments from relevant literature. The critical abstract includes information regarding the article e.g. author, title etc. and then briefly provides their key findings/conclusion. The main content of the abstract then highlights the positives and negatives of the article. Examples of things to consider here could include: • How relevant is this research question? • Is the hypothesis clearly stated? • Type of study/trial/research? • What is the sample size? Is it large enough to provide statistically significant findings? • Were the methods used appropriate

---

---

and justified? Could they be improved? • Is the conclusion valid based on the evidence? • Are there any conflicts of interests?

Keywords

---

# Dankbetuiging

Wie kan je zoal bedanken? Denk aan de begeleiders en voorbereiders van je afstudeerproject, familieleden en andere personen die je geadviseerd of gemotiveerd hebben. Het is gebruikelijk om dit voorafgaande aan het verslag te doen. Dit bedanken mag ook in de inleiding gebeuren. Bijvoorbeeld: Bij het opstellen van dit verslag heb ik dankbaar gebruik gemaakt van ‘metathesis’ van *Donald Craig* (*donald@mun.ca*).

---

---

# Inhoudsopgave

<b>Samenvatting</b>	<b>ii</b>
<b>Dankbetuiging</b>	<b>iv</b>
<b>trefwoorden</b>	<b>vii</b>
<b>Inleiding</b>	<b>1</b>
<b>materiaal</b>	<b>4</b>
<b>methode</b>	<b>5</b>
0.1 Methodologie . . . . .	5
<b>Theoretisch kader</b>	<b>7</b>
0.1.1 MODE CONFUSION . . . . .	7
0.1.2 Wat is automatiseringsparadox . . . . .	7
0.1.3 Wat is een model . . . . .	7
0.1.4 World and machine samenvatting . . . . .	8
0.1.5 SIX Variable model . . . . .	10
0.1.6 Requirementsengineering . . . . .	11
0.2 Onderzoeksresultaten naar rampen . . . . .	13
0.2.1 Inleiding . . . . .	13
0.2.2 Systeemrampen . . . . .	13
0.2.3 Analyse . . . . .	25
0.2.4 Conclusie . . . . .	25
<b>Deelonderzoeken</b>	<b>26</b>
Werken met L <sup>A</sup> T <sub>E</sub> X . . . . .	29
Bijzondere tekens en afbreekproblemen . . . . .	32
Algoritmen en broncode[3] . . . . .	33

---

<b>Modelontwikkeling en keuzen in Uppaal</b>	<b>35</b>
0.3 Requirements . . . . .	35
0.3.1 Inleiding . . . . .	35
0.3.2 Requirements . . . . .	35
0.3.3 Sluisdeuren en stoplichten . . . . .	36
0.3.4 Waterpomp . . . . .	36
0.3.5 Boten . . . . .	36
0.3.6 Specificaties . . . . .	36
0.3.7 Requirements voor Het sluismodel . . . . .	36
0.3.8 Requirements . . . . .	36
0.3.9 Afbakening . . . . .	38
<b>Formal description of the system</b>	<b>39</b>
0.3.10 Notities die verwerkt moeten worden . . . . .	39
<b>Formal validation and verification aan de hand van Kripke model</b>	<b>41</b>
0.3.11 Formele logica . . . . .	42
<b>Testresultaten</b>	<b>44</b>
<b>Discussie</b>	<b>48</b>
<b>Aanbeveling</b>	<b>49</b>
<b>Bronnen</b>	<b>94</b>
<b>Evaluatie</b>	<b>95</b>
<b>A Achtergrond materiaal</b>	<b>96</b>
<b>Requirement tracability matrix</b>	<b>112</b>
<b>swot analyse</b>	<b>113</b>
A.1 Research case: De digitale aanval op de Oekraïense krachtcentrale . . . . .	115
A.1.1 Literaire analyse . . . . .	115
A.1.2 Resultaten . . . . .	116
A.1.3 oplossingen . . . . .	116
A.1.4 Discussie . . . . .	117
A.1.5 Verder lezen . . . . .	117

---

---

# trefwoorden

trefwoorden volgens de gebruikte thesaurus. een thesaurus is een lijst van goedgekeurde en geaccepteerde vaktermen, de 'controlled descriptors' met de verklaring en met de afgekeurde alternatieve vaktermen

---

---

# Inleiding

## Algemeen

Het ministerie van verkeer en Waterstaat wil in het kader van het klimaatakkoord en onderzoek laten uitvoeren naar de staat van het sluizenpark in Nederland. Het onderzoek moet zich richten op het ontwerpen en ontwikkelen van een geautomatiseerd sluismodel dat geschikt is voor een brede toepassing. In het onderzoek moet naar voren komen wat de huidige staat is van de sluizen met oog op veiligheid, efficiëntie, capaciteit, onderhoud, duurzaamheid en automatisering. Het onderzoek geeft aan hoe een volledig model worden opgeleverd opdat ontwerp van verschillend volledig geautomatiseerde sluizen in de toekomst geautomatiseerd kunnen worden.

## Recente ontwikkelingen op het gebied van sluisautomatisering

Het ministerie van verkeer en Waterstaat wil in het kader van het klimaatakkoord en onderzoek laten uitvoeren naar de staat van het sluizenpark in Nederland. Het onderzoek moet zich richten op het ontwerpen en ontwikkelen van een geautomatiseerd sluismodel dat geschikt is voor een brede toepassing. In het onderzoek moet naar voren komen wat de huidige staat is van de sluizen met oog op veiligheid, efficiëntie, capaciteit, onderhoud, duurzaamheid en automatisering. Het onderzoek geeft aan hoe een volledig model worden opgeleverd opdat ontwerp van verschillend volledig geautomatiseerde sluizen in de toekomst geautomatiseerd kunnen worden.

## Wat is een sluis

## Wat wordt er omschreven en wat is er geleerd

## Wat is uppaal

Wat is Uppaal Uppaal is an integrated tool environment for modeling, simulation and verification of real-time systems, developed jointly by Basic Research in Computer Science at Aalborg University in Denmark and the Department of Information Technology at Uppsala University in Sweden. It is appropriate for systems that can be modeled as a collection of non-deterministic processes with finite control structure and real-valued clocks, communicating through channels or shared variables [WPD94, LPW97b]. Typical application areas include real-time controllers and communication protocols in particular, those where timing aspects are critical.

model checking

Wat is statistical model checking? Dit verwijst naar verschillende technieken die worden gebruikt voor de monitoring van een systeem. Daarbij wordt vooral gelet op een specifieke eigenschap. Met de resultaten van de statistieken wordt de juistheid van een ontwerp beoordeeld. Statistisch model checking wordt onder andere toegepast in systeembioologie, software engineering en industriële toepassingen. <https://www-verimag.imag.fr/Statistical-Model-Checking-814.html?lang=en> :text=Statistical

Model Checking (MC) [BK08,CGP99] is a widely recognized approach to guarantee correctness of a system. The technique relies on algorithms that check whether all executions of a system satisfy

---



some properties stated in a specification logic. If this is the case, then the system is correct, else a bug is reported. First implementations of model checking suffered from so-called state space explosion problems and could only be applied to small academic models. New techniques build on symbolic data structures and/or heuristics that make them capable of analyzing large-size systems that are part of our daily life. Classical model checking techniques are Boolean (either the system satisfies a property or it does not). Unfortunately such a view is extremely sensitive to changes made in the design and is not able to quantify their impacts (both minor and major changes may reverse the verification outcome). This view is now obsolete: the designers need a finer analysis that allows to quantify the impacts of any change in the design. This has motivated the development of a series of new techniques (under the name of Probabilistic Model Checking) and tools [PRISM,BK08] capable of quantifying the likelihood for a system (whose behaviors naturally depend on stochastic information) to satisfy some property. Adding explicitly rich features (e.g., real time) in specifications is also needed. Indeed, in many situations it is not enough to know whether something will or will not happen; rather, one needs to have a precise estimate of the time when some situation will arise. This motivated the creation of a number of new techniques under the name of timed model checking. The problem with MC-based approaches is that even though heuristics exist (partial order, symbolic approach, BDDs, etc.), they still suffer from the state-space explosion problem. This is especially the case when the system is obtained as the combination of several subsystems. Moreover, when moving to rich systems such as those with real time features, most of the model checking problems become undecidable.

[?] [?] [?]

Waarom gebruiken we statistisch model checking? To overcome the above difficulties we propose to work with Statistical Model Checking [KZHHJ09,You05,You06,SVA04,SVA05,SVA05b] an approach that has recently been proposed as an alternative to avoid an exhaustive exploration of the state-space of the model. The core idea of the approach is to conduct some simulations of the system, monitor them, and then use results from the statistic area (including sequential hypothesis testing or Monte Carlo simulation) in order to decide whether the system satisfies the property or not with some degree of confidence. By nature, SMC is a compromise between testing and classical model checking techniques. Simulation-based methods are known to be far less memory and time intensive than exhaustive ones, and are oftentimes the only option. <https://project.inria.fr/plasma-lab/statistical-model-checking/>

Alternatief Alternatieven voor Uppaal zijn Asynchronous Events, Vesta en MRMC.

## Probleemanalyse

Na grondige analyse van het Nederlandse sluizenpark is gebleken dat renovatie van een groot aantal sluizen noodzakelijk is. Uit een eerste verkenning is gebleken dat het gecombineerd renoveren en automatiseren van het Nederlandsesluizenpark een aanzienlijke verbetering kan opleveren t.a.v. Op het ministerie van infrastructuur en waterstaat is helaas onvoldoende kennis van ict en systemen aanwezig om eenen ander uit te voeren

## Waarom nu

In het kader van het onlangs afgesloten klimaatakkoord heeft de Nederlandse overheid daarom besloten over te gaan tot een ingrijpende renovatie van diverse sluizen die ons land rijk is.

## Gewenst resultaat

Wij vragen u een model (of een onderling samenhangend aantal modellen) aan te leveren, opdat ontwerpen van verschillende, volledig geautomatiseerde sluizen in de toekomst gerealiseerd kunnen worden. Zoals gesteld in de brief is het de bedoeling dat een sluis gemodelleerd worden dat bewezen kan worden dat de te bouwen sluis een aantal eigenschappen bezit.

---

**Scope**

He gaat om het simuleren van een geautomatiseerde sluis. Wat voor type sluis wordt niet gemeld en ook niet uit welke onderdelen. Belangrijk is dat het model werkt en dat het voldoet aan de eisen die gebaseerd zijn op basis van literatuuronderzoek, observatie, interviews, brainstorming of een andere vorm van requirements elicitation.

**Onderzoeksvragen**

Hoe kan een geautomatiseerde sluis worden gemodeleerd met oog op ontwikkel- en onderhoudskosten, veiligheid, efficiëntie en capaciteit

1. Welke requirements en kwaliteitseisen komen naar voren bij de analyse van een rampenonderzoek
2. Welke veiligheidseisen er zijn voor sluizen in Nederland.
3. Hoe kan in uppaal een model worden getest dat voldoet aan de requirements/eisen volgens het rampenonderzoek?

**Design goals**

Het systeem moet minimaal aan de volgende prestatie eisen voldoen

1. (a) Requirements gebaseerd op rampenanalyse
2. Data
  - (a) Model testbaar in upaal

**Welke aanpak is gekozen en welke studies liggen hieraan ten grondslag?**

<https://link.springer.com/article/10.1007/s10626-020-00314-0>

**Leeswijzer**

In de methodologie wordt de lezer uitgelegd met welke methoden de onderzoeksvragen zijn beantwoord. In het hoofdstuk Onderzoek worden alle resultaten behandeld die naar voren zijn gekomen bij het deskresearch. De analyse van de verzamelde data wordt gedaan in het hoofdstuk analyse. Hierin wordt behandeld zoekopdracht naar IoT cloud platforms, feature extractie, prijs-berekening en prijs-feature vergelijking. In het ontwerp komen de uml diagrammen en systeemschetsen naar voren. In de de hoofdstukken Prototype, IoT cloud en Firmware wordt de implementatie behandeld van het IoT cloud platform in een bestaand project.

---

---

# materiaal

materiaal geef type:kwantiteit(aantal steekproeven, hoeveelheid per steekproef)

Material and Methods

data sources en references of data.

research approach

inclusion and exclusion criteria of studies

how many studies have screened and included

statistical process of meta-analysis.

Instrument development

Sample and data collection

Analytical method

Respondents' demographic profile

Reliability and validity of research instrument

Result analysis

Examples Type

---

# methode

standaardmethoden vermelden met codenummer bij gewijzigde methode/apparaat; de wijziging precies aangeven

Research methodology

Instrument development

Sample and data collection

Analytical method

Respondents' demographic profile

Reliability and validity of research instrument

Result analysis

## 0.1 Methodologie

Voor dit rapport is onderzoek gedaan naar sluizen, sluismodellen, rampen, rampenbestrijdingsprocedures en requirementeengineering.

### Literatuuronderzoek

Literature Review

S.no	Author	Title	Findings	Gap in literature
S.no	Author	wanrooy _vab1991a.pdf	Findings	Gap in literature
S.no	Author	wa3300-bezuijen2000(1).pdf	Findings	Gap in literature
S.no	Author	Title	Findings	Gap in literature
S.no	Author	Title	Findings	Gap in literature
S.no	Author	rapport-veiligheid-van-op-afstand-bediende-burggen.pdf	Findings	Gap in literature
S.no	Author	pronk.pdf	Findings	Gap in literature
S.no	Author	Olieman1987a.pdf	Findings	Gap in literature
S.no	Author	richtlijnen-vaarwegen-2020.pdf	Findings	Gap in literature
S.no	Author	richtlijnen-vaarwegen-2017 _tcm21-127359(1).pdf	Findings	Gap in literature
S.no	Author	Olieman1987a.pdf	Findings	Gap in literature
S.no	Author	Meijer1980b.pdf	Findings	Gap in literature
S.no	Author	Meijer1980c.pdf	Findings	Gap in literature
S.no	Author	kst-31200-A-80-b2.pdf	Findings	Gap in literature
S.no	Author	duurzaamheid _bij _de _ontwikkeling _van _reevesluis.pdf	Findings	Gap in literature
S.no	Author	De _deltawerken _Cultuurhistorie _ontwerpgeschiedenis _web-A.pdf	Findings	Gap in literature
S.no	Author	wa3300-Bezuijen2000.pdf	Findings	Gap in literature
S.no	Author	Sander van Alphen Haalbaarheidsstudie naar grote sluisdeuren uitgevoerd in hogesterktebeton.pdf	Findings	Gap in literature
S.no	Author	Dalmeijer1994a.pdf	Findings	Gap in literature
S.no	Author	Dalmeijer1994b.pdf	Findings	Gap in literature
S.no	Author	Dalmeijer1994c.pdf	Findings	Gap in literature
S.no	Author	ceg _pruijsers _1982.pdf	Findings	Gap in literature
S.no	Author	Capaciteitsanalyse _van _de _prinses _margrietsluis _in _lemmer _- _Marc _Lamboo.pdf	Findings	Gap in literature
S.no	Author	Boer1979a.pdf	Findings	Gap in literature
S.no	Author	bijlagerapport _c _- _analyse _geavanceerd-definitief _v1 _0.pdf	Findings	Gap in literature
S.no	Author	Bijl1988a.pdf	Findings	Gap in literature
S.no	Author	Bentum1978a.pdf	Findings	Gap in literature
S.no	Author	Alphen.pdf	Findings	Gap in literature
S.no	Author	Abbenhuis1975a.pdf	Findings	Gap in literature
S.no	Author	Abbenhuis1974a.pdf	Findings	Gap in literature
S.no	Author	<a href="https://wiki.woudagemaal.nl/w/index.php/Schiedm">https://wiki.woudagemaal.nl/w/index.php/Schiedm</a>	Findings	Gap in literature
S.no	Author	Title	Findings	Gap in literature

---

# Theoretisch kader

In het eerste hoofdstuk is duidelijk geworden wat de onderzoeksvraag is, namelijk ‘Hoe kan een geautomatiseerde sluis worden gemodeleerd met oog op ontwikkel- en onderhoudskosten, veiligheid, efficiëntie en capaciteit’. Door de toenemende complexiteit van systemen is het gebruik van modellen en de toepassing van timebased model checking op industriële controle systemen een manier van modelleren van het systeem en de requirements zodat er een bijdrage kan worden geleverd aan de acceptatie van simulatie-/modeltechniek voor de industrie. (<https://link.springer.com/article/10.1007/s10626-020-00314-0>, 2020). Of dit ook het geval is bij het modelleren van sluizen is nu de vraag. De verschillende factoren en achtergronden die samenhangen met het modelleren van een sluis zullen in dit hoofdstuk toegelicht worden. Bovendien worden er hypothesen gevormd die de basis vormen voor de beantwoording van de onderzoeksvraag.

## 0.1.1 MODE CONFUSION

Mode confusion treedt op als geobserveerd gedrag van een technisch systeem niet past in het gedragspatroon dat de gebruiker in zijn beeldvorming heeft en ook niet met voorstellingsvermogen kan bevatten.

## 0.1.2 Wat is automatiseringsparadox

Gemak dient de mens. Als er veel energie wordt gestoken in de ontwikkeling van hulpmiddelen die taken van werknemers overnemen heeft dat tot resultaat dat veel productieprocessen worden geautomatiseerd. De vraag is dan of vanuit mechanisch wereldpunt de robot niet de rol van de mens overneemt en of de mens nog de kwaliteiten heeft om het werk zelf te doen. [?] [?] [?]

## 0.1.3 Wat is een model

### in vivo model

Levende organismen die in de werkelijkheid of in een laboratorium vergelijkbare eigenschappen bezitten als bestaande fenomenen in de werkelijkheid. Deze objecten zijn vergelijkbaar met werkelijk objecten en geven vergelijkbare resultaten

### in vitro model

Een model dat dezelfde condities biedt buiten het onderzoeksobject om, maar is voldoende vergelijkbaar om vergelijkbare processen te simuleren. Zowel in vivo als in vitro modellen zijn beperkt door de materialen die beschikbaar zijn voor onderzoek en de arbeidsomstandigheden waaronder ze worden gebruikt. Desondanks zijn het geen werkelijke natuurlijke modellen dus voor een onderzoek kan het geen volledige uitsluitel.

---

## In silicio model

Een veelzijdig object. Het verwijst naar simulaties die gebruik maken van wiskundige modellen in computer, een zijn dus afhankelijk van siliconen chips. In silico model analyseert wiskundige vergelijkingen om resultaten te geven onder bepaalde omstandigheden. Deze vergelijkingen vertellen iets over de correlatie van verschillende objecten van een wetenschappelijk onderzoek. Om deze modellen te kunnen gebruiken is het noodzakelijk te omschrijven wat de fenomenen in kwestie van onderzoek zijn door middel van getallen. Kwantitatieve relaties kunnen worden geïntegreerd in het model en waar deze relaties complex zijn is een computer noodzakelijk deze op te lossen. Vaak worden hierbij verschillende mechanismen gebruikt. Als je bijvoorbeeld de prijsontwikkeling van een marsreep in kaart wilt brengen.

## in simulacra model

### 0.1.4 World and machine samenvatting

Waarom zijn wij engineers? Omdat we bruikbare apparaten willen laten functioneren in de wereld waarin we leven. Dat doen we door de machine te beschrijven en deze beschrijving van instructies bieden we aan onze computer opdat deze als de attributen en gedragingen uitleest zoals wij die hebben omschreven. Dit alles op basis van theoretische funderingen en praktisch inzicht.

Het doel van een machine is om te worden geïnstalleerd en te worden gebruikt. De eisen die we stellen zitten in de omgeving en in de wereld en de machine is slechts de oplossing die we bedenken om aan een eis te voldoen.

De relatie machine-wereld world gecategoriseerd in:

Het modelleer aspect: waar een machine de wereld simuleert

Het interface aspect: waar er fysieke interactie is tussen de machine en de wereld

Het engineering aspect: waar de machine zich gedraagt als een controlemotor gebruikmakend van de gedragingen van de omgeving in de wereld

Het probleem aspect: waar de omgeving in de wereld en de omvang van het probleem invloed heeft op de machine en de oplossing

Het modelleer of simulatie aspect over een deel van de wereld. Er zijn data, object en proces modellen. Het doel van een model is toegang te geven tot informatie over die wereld. Door het opvangen van statische weergaven en gebeurtenissen kunnen wij deze gebruiken van opgeslagen informatie die we kunnen hergebruiken. Een model kan bruikbare informatie bevatten omdat zowel het model als de wereld waarin het model zich bevindt gemeenschappelijke omschrijvingen hebben die waar zijn voor zowel het model als voor de wereld. Daarbij moet gesteld worden dat de interpretatie van een model verschilt met een interpretatie van de wereld.

Omdat zowel de wereld als de machine fysieke realiteiten zijn en niet slechts abstracties, zijn de gemeenschappelijke beschrijvingen slechts een deel van de werkelijkheid van beide objecten. Voor elk object zijn er meerdere beschrijvingen. Toch maken niet alle omschrijvingen deel uit van het getoonde repertoire. Zoals niet alle eigenschappen van een boek; meer dan een auteur, pseudoniemen, een onderdeel van een reeks, een gerevisiteerde versie, worden gereflecteerd in een database.

Het interface aspect. Een machine kan een probleem in de wereld oplossen als de wereld en de machine fenomenen kunnen uitwisselen. Maar de participatie is niet symmetrisch: een status kan als fenomenen worden uitgewisseld maar slechts een partij kan er invloed op uitoefenen maar beiden kunnen dezelfde status signaleren.

Het engineering aspect gaat over requirements, specificaties, en programma's. Requirements hebben betrekking op fenomenen in de wereld. Een programma heeft alleen betrekking tot de machinale fenomenen. Het doel van programma's is om eigenschappen en gedragingen te omschrijven van de machine ten behoeve van de gebruiker. Tussen de requirements en de programma's zitten de specificaties. Omdat programma's dan wel beschrijvingen zijn van een gewenste machine, maar dat moeten beschrijvingen

zijn van de machines die de computers kunnen uitvoeren zodanig dat de computer deze beschrijvingen ook zo kan interpreteren. De engineer moet de eigenschappen van de wereld kennen en begrijpen en deze eigenschappen manipuleren en laten werken met als doel het dienen van het systeem.

Het probleem aspect. Het onderscheid tussen specificatie en implementatie. Het probleem zit in de relatie van de machine en de wereld. De machine brengt de oplossing maar het probleem zit in de wereld. Een vertoog over een probleem moet dus gaan over de wereld en over de opvatting die de gebruiker heeft in de wereld. Omdat de wereld veelzijdig is moeten we ervan uit gaan dat er verschillende soorten problemen zijn. Een realistisch probleem wordt dus niet opgelost met een simpele hiërarchische structurele aanpak en een homogene decompositie maar met een parallelle structurele oplossing waar beide kanten van het probleem worden opgelost.

#### Ontkenningen

We hebben als engineers de taak om een machine te bouwen aan de hand van de specificaties opgeleverd door de opdrachtgever. Een engineer heeft niet als taak de fitheid voor een doeleind te onderzoeken, maar wel de haalbaarheid naar een doeleind aan de hand van kennis, tijd, resources, budget en ontwikkelmethodiek. Daaruit komt naar voren dat een engineer zich richt op: elicitation (schetsen van een requirement), description (omschrijving) en analyse van de requirements waaraan het systeem moet voldoen. Vertaalt naar de volgende vragen: Wat is precies de klantwens? Wat is de precieze omschrijving van het probleem? Voor welke doelen wordt het systeem gebouwd? Welke functies moet het systeem hebben?

Denial by hacking: obsessief bezig zijn met een systeem omdat het de gebruiker veel macht geeft. Een uitgebreidheid van een systeem zorgt er soms voor dat mensen niet meer geprikkeld zijn na te denken over probleemstellingen, domein beschrijvingen en analyse.

Denial by a abstraction. Wiskundige benaderingen van werkelijke problemen is een belangrijke intellectuele strategie om problemen te formuleren. Een software ontwikkelaar moet een probleem kunnen omschrijven in zo min mogelijk woorden, maar de complexiteit ligt in de oplossing.

Denial by vagueness. De vaagheid van een omschrijving is terug te vinden in:

Von Neumann's principe

Principe van reductionisme

Shanley principe

Montaignes's principe

Von Neumann principe

Voor een vocabulair moet een grondslag zijn ontwikkeld waarmee gesproken kan worden over de wereld en de machine. Belangrijke fenomenen moeten geïdentificeerd worden, door middel van een grondregel of 'herkenningsregel' moet een fenomeen worden herkend, en vervolgens het fenomeen een formele term geven die gebruikt wordt als duiding van een bepaalde omschrijving. Dan moet voor de formele term een symbool gevonden worden. Samen vormen de grondregel en het symbool een designatie.

Principe van reductionisme

Simpelweg het openbreken van termen met een weerlegbare definitie totdat alle begrippen die worden gebruikt om iets te duiden niet meer te herconstrueren zijn in hun definitie.

Shanley principe

Er bestaan volgens dit principe geen scherpe verdelingen in de wereld zoals wetenschappers soms denken. Een strenge opvatting over de wereld waarin een individu geclassificeerd kan worden als een onsamenvattend geheel. Maar dat is slechts een opname van een beeld. De werkelijkheid staat soms toe dat een elementair individueel object in verschillende classificaties verschillende getypeerd kan worden in een andere setting of view.

Montaignes principe

---



De incative mood; gaat over wat we beweren waar te zijn.

De optitative mood; gaat over wat we willen dat waar is

### 0.1.5 SIX Variable model

Optitatieve statements omschrijven de omgeving zoals we het willen zien vanwege de machine.

Indicatieve statements omschrijven de omgeving zoals deze is los van de machine.

Een requirement is een optitatief statement omdat ten doel heeft om de klantwens uit te drukken in een softwareontwikkel project.

Domein kennis bestaat uit indicatieve uitspraken die vanuit het oogpunt van software ontwikkeling relevant zijn.

Een specificatie is een optitatief statement met als doel direct implementeerbaar te zijn en ter verondersteuning van het natreven vande requirements.

Drie verschillende type domeinkennis: domein eigenschappen, domein hypothesen, en verwachtingen.

Domein eigenschappen zijn beschrijvende statementover een omgeving en zijn feiten. Domein hypothesen zijn ook beschrijvende uitspraken over een omgeving, maar zijn aannames.

Verwachtingen zijn ook aannames, maar dat zijn voorschrijvende uitspraken die behaald worden door actoren als personen, sensoren en actuators.

Het verschil tussen essentie en incarnatie van een systeem. Een essentie bevestigt de mogelijkheden dat een systeem moet hebben om te voldoen aan de eise, ongeacht hoe het systeem is geïmplementeerd. De incarnatie bevestigt of omvat de mogelijkheden die te maken hebben met details omtrent implementatie. Een heuristiek voor het identificeren van de essentie van een systeem is de aanname van perfecte technologie, ofwel de aanname dat de technologie binnen een systeem perfect is. Om essentie te indentifieren nemen we aan dat technologie buiten de machine om perfect is. Zouden we incarnatie overwegen dan wordt de aanname van perfecte machin-externe technologie opgeheven.

Voor de documentatie van contextuele beslissingen en opties/alternatieven wordt de OVM (Orthogonale variability Model) gebruikt. Oorspronkelijk was deze methode bedoeld om de variatiepunten en de variant van een productlijn samen met hun variabele afhankelijkheden( mandatory, optional, alternative) en beperkende afhankelijkheden(requires en excludes)te omvatten. De variant kan worden gerelateerd aan een ontwikkelartefact zoals een requirement of een diagram als een zogenoemde artefact dependency. Een artefact is dan gedefinieerd als variabele. Voor de documentatie van de keuzen die we maken is een selectie model gemaakt. We gebruiken het OVM voor de documentatie van contextuele beslissingen die moeten worden genomen, opties en alternatieven die selecteerbaar zijn, en de afhankelijkheden tussen hen. met behulp van de artefact dependency relateren we de alternatieven aan variabele elementen van de AND/OR graaf. Voor documentatie van de keuzes gebruiken we ook een selectiemodel. De kracht van het OVM model en de voornaamste reden deze methode te gebruiken is dat deze in staat is om een variant te relateren aan een geheel model, een model element, of een selectie van een model.

AND/OR graaf wordt gebruikt voor de documentatie van refinement/decompositie of requirements. De AND/OR graaf is een directe, asyclische graaf met nodes knopen die requirements voorstellen en lijnen die AND-decomposities voorstellen en OR-decompositiestussen de requirements. Een decompositie van een requirement in een set van subrequirements  $R_1, \dots, R_n$  is een OR-decompositie iff die dusdanig aan een subrequirement voldoet en daarmee voldoet aan requirement R. Wat moet worden gedocumenteerd met betrekking tot de AND/OR graaf is de abeargumentering waarom elkeAND/OR-decompositie voldoende is.

### Conceptueel model

System requirement: uitspraak over wereld fenomenen (gedeeld of niet) of doelen die bereikt moeten worden. met enige regelmaat informeel, niet precies geformuleerd. Software requirement/speci

catie: uitspraak over gedeelde fenomenen of doelen die de machine moet bereiken middels de onderdelen waar die machine uit bestaat of middels de fenomenen waar de machine controle over heeft. doorgaans preciezer, meetbaar, exact geformuleerd.

Systemen gaan een zekere interactie aan met hun omgeving: Sensoren: meten fenomenen uit de omgeving (temperatuur, druk, licht, geluid, etc.) actuatoren: veranderen iets in de omgeving (mechanische, elektrisch, pneumatisch, etc.) Software: Kan niet direct communiceren met de buitenwereld. Snapt derhalve niets van de buitenwereld. Kan alleen maar bestaan in en communiceren met het systeem.

### 0.1.6 Requirementsengineering

scannen64-75

challenges in requirements engineering why goals-oriented for requirements engineering design and build of collaborative information agents treating nfras first grade for its testability software requirements negotiation a theory ui based spiral approach the worlds a stage: a survey on requirementsengineering using a real life case study from inconsistencyhandling to non-cononical requirements management: a logical perspective managing inconsistent specification: reasoning, analysis, action representingand using nonfunctional requirements: a process-oriented approach Four dark corners of requirements engineering classification of research methods in requirements engineering agent-basedtactocs for goal-oriented requirements elaboration

challenges in requirements engineering deceding exactly what to buildand documenting the results misidentoficationof requirements as a problem Biggest software problem: -incomplete requirement and specification -cganging requirements and specification -large complex softwtare systems Analyzing change inbusiness/operational environment and managing fluctuaing and conflicting equirements. cycle: need identification and problem analysis requirement determination requirement specification requirement fulfillment More problems: why goals-oriented for requirements engineering

scann 0087 design and build ofcollaborative information agents A laguage to specify functional requirements and scenatio's for sysems of informations agents A language to specify design descriptions treating nfras first grade for its testability

scan 0089 software requirements negotiation a theory ui based spiral approach problem of detailed concerns ofusers, non-users and interfaces n evolutionaru development ceconcept of operational 1) win-conditions-capturing the desired objective of the individual 2) conflict/risk/uncertainty specs capturing the conflicts between win conditions and their associated rest and uncertainties 3) points of agreement capturing the agreed upon set of condicions which satisfy stakeholders win conditions and also define the system objectives WinWin0 concept of operation in initial fase WinWin1 -) decommitment frm previously relevant POA -) exploring options, such as reusing components reducing negatedioned software functionaliry on deferring lower priority capabilities -) understanding notifications of options, choices and filtering options that are noncompatible with stakeholder critical conditions -) handling the ripple effects of changes introduced to resolve the conflict -) bounding and focussing the domain of discourse with respect to negotiated systems 3.2 confrontational win-conditions-capturing incomplete set of options weak association between new CRU and new conflict resolving win-conditions-capturing uncontrolled search for alternatives 4.3 potential conflicts 1) interactions due to node mismatch 2) complexity of interactions 4.4 renegotioation support tradeoff by COCOMO-tool node-based re-negotianions support for cost/schedule/functionality, performance tradeoff analysis

use cases decribe the possible system interactions that eexternal agenets may have with a system

identification of goals to be acheved by the envisioned system. The operational character of such goals are services and constraints assignment of responsibilities of resulting requirements to agenets as humans, devices and software 1) elicitation 2) goal modeling 3) goal generalization 4) mapping goals into sotware objects, events and operations the worlds a stage: a survey on requirementsengineering using a real life case study viuwepoints, social aspects,evolution, non-functional requirements, conflict resolution, traceability

Goal of this paper is requirement engineering on London aulance service Method of opinions: crew, staff, management, computational, transport, services Evolution: changes, specification and technology trade Environment: company policies, regulation, impact solution on organizational Non-functional aspect: communicatio problem, malfunctions, less critical issues: cost, tradeoff between performance & user interfaces viewpoint: is a subset of all system requirements expressible in a given requirements notation regardless of the stakeholders involved

log change basic model view hypertext view data transmission problems continued difficulties installation problems problems caused by mistake traceability requirements[selecting reliable information] PRE requirement specification traceability, repository baed approach 1) compromise specification 2) representatives 3) agreement dimensions Domain: part of the worl in which the computer system effects will be felt, including its peoples, organizational structure, related legislation, physical location and met only the compyter systems

Functional vs quality requiements How to determine quality characteristic in specific situation What different stakeholders are involved in different ways in particular bussiness processes strategies: testing, comparing, analysis, trial and error uncertainties: bussiness processes, information technology used, knowledge of various types of usrs, knowledge of various types of developers invoved

Communication between stakeholders p[geographic and temporal distance] goals describe the macro-level o requiremens scenarios are used to describe the medium level of requirements viewpoints describe the microlevel of requirements functional concerns: primary bussiness goal non-functional concern: security, performance, compatibility refers to gravity of functional concern cognition mappings used for: simulation organisational strategies modeling support for strategic problems formulation and decisio analysis modeling of social psychological processes knowledge based construction managerial problem construction failure nodes effect analysis modeling virtual worlds and analysis of their behaviour requirements analysis system requirement specification

from inconsistencyhandling to non-conanical requirements management: a logical perspective

1) identifying non-canonicalrequirements 2) measuring them 3) generate caandidate proposals for handling them 4) choosing accceptable probosals 5) revising them according to the proposals model phases using: paraconsistent reasoning, non-monotnic reasoning

Requirement U scenarion -> Scenarion E

managing inconsistent specification: reasoning, analysis, action classic logic quasi-classical logic » inconsistency implies action

specification information » natural language deduction rules method information » reduction ad absurdum domain interpretation

background: users, customers, domain experts, designers,, manufacturers graphical textual specification

Basic constraint, legal constraint, cooperation constraint 1) scenatio definition 2) scenario analysis 3) scenario consolidation

How can a system be further designed so that ne non-functional requirements mentioned will met? How does that design relate to further refinements of the functionaland structural aspectsof the system

block[objects, classes, methods, messages, inheritance] [goals,agents, alternative, events, actions,existence modalities,agent responsibilities] primitice terms structuring mechanism primitive operations genral integrity rules

Softgoals are satisfied when there is a suffucienr positive and little negative eludence for this claim, and that they are usatisfiable when there issufficient negative evidence and little positive support for their satisfiability.

service computing 1)role 2) goal 3) process 4)service How to constrainand extendthe semantic interoperability n the process of self-organizationand action emergence for the distributing service resource? How to categorise the structure of nteroperability? Howto satisfy stakeholders requirements?

Connecting ontologies: 1) semantic distance 2) semantic interoperability measurement 3) semantic interoperability capability

1) event 2) entity 3) attribute 4) value 5) quantity 6) value 7) secondary feature 8) syntax 9) event role 10) event features

representing and using nonfunctional requirements: a process-oriented approach product oriented process oriented

Acquisition Performance user concern -How well does it function -how well does it utilize a source » Efficiency -How secure is it » integrity -What confidence can be placed and what it does » Reliability -How well does it perform under adverse conditions » sustainability -How easy is it to use it » usability quality attribute

Acquisition: Design user concern How valid is the design -how well does it conform to requirements -how easy is it to repair -how easy is it to verify its performance quality attribute

Acquisition: Adaption user concern -how adaptable is it - how easy is it to export and upgrade its capability » expendability - how easy is it to change » flexibility -how easy is it to infer with other system » portability - how easy is it to transport » interoperability how easy is it to convert for use with other application » reusability quality attribute

## 0.2 Onderzoeksresultaten naar rampen

### 0.2.1 Inleiding

De bestudering van rampen aan de hand van het vier-variabelen model biedt maakt het analyseren mogelijk van rampsituaties. Van een aantal rampen is een beschrijving gegeven met datum, plaats en oorzaak. De analyse van de 4-variabelen modellen zal gebruikt worden voor de requirementsdefinitie, ontwerp en ontwikkeling van het sluismodel.

### 0.2.2 Systeemrampen

#### bijlmerramp

#### Beschrijving

#### Datum en plaats

#### Oorzaak

Motor 3 (de binnenste motor aan de rechtervleugel van het vliegtuig) brak af, beschadigde de vleugelkleppen en botste tegen motor 4 die vervolgens ook afbrak. De ernst van de situatie werd op Schiphol niet goed ingezien. Dit kwam onder meer doordat lost in de luchtvaart de gebruikelijke term is om het verlies van motorvermogen te melden. Op Schiphol werd er dan ook van uitgegaan dat er twee motoren waren uitgevallen. Dat ze letterlijk verloren waren wist men niet. Gezien het grote aantal handelingen dat de bemanning in een paar minuten moest uitvoeren en de keuzes die de piloot maakte, veronderstelde de parlementaire enquêtecommissie die de ramp later zou onderzoeken dat ook de bemanning waarschijnlijk niet heeft geweten dat beide motoren van de rechtervleugel waren afgebroken. De buitenste motor van een 747 is vanuit de cockpit slechts met moeite zichtbaar en de binnenste motor helemaal niet.

Op de avond van de 4e oktober 1992 was landingsbaan 06 (de Kaagbaan) in gebruik. De piloot verzocht de luchtverkeersleiding op Schiphol echter een noodlanding te mogen maken op de Buitenveldertbaan (baan 27). Waarom hij juist deze baan koos, is nooit duidelijk geworden. Een keuze voor deze baan lag niet voor de hand; omdat de wind uit het noordoosten kwam, zou het toestel met flinke staartwind moeten landen. Langs de landingsbaan waren enkele grote brandweerwagens van Schiphol

geplaatst. Deze zogeheten crashtenders moesten een brand tijdens de landing meteen blussen. Na de crash werd één zwarte doos teruggevonden. De bijbehorende band was in vier stukken gebroken, waardoor de laatste 2 minuten en 45 seconden ervan niet meer te gebruiken waren. De doos werd voor onderzoek naar Washington gestuurd en leverde uiteindelijk onderstaande informatie op. Om goed uit te komen voor de landingsbaan vloog het beschadigde toestel eerst nog een rondje boven Amsterdam. Tijdens dit rondje gaf de gezagvoerder de copiloot opdracht de vleugelkleppen (flaps) uit te schuiven. Links schoven de kleppen uit, maar doordat de afgebroken motor 3 de rechtervleugel had beschadigd schoven de kleppen op die vleugel niet uit. Als gevolg hiervan kreeg het toestel links meer draagvermogen dan rechts. De piloot meldde aan de verkeersleiding dat er ook problemen met de flaps waren. Aanvankelijk ging het aanvliegen van de Buitenveldertbaan goed. Op het moment dat het vliegtuig daalde tot onder de 1500 voet en snelheid minderde, raakte het echter compleet onbestuurbaar en maakte het een ongecontroleerde, scherpe bocht naar rechts. Over de radio was te horen dat de gezagvoerder zijn copiloot in het Hebreeuws opdracht gaf om alle kleppen in te trekken en het landingsgestel uit te klappen. Vervolgens meldde de copiloot in het Engels aan de luchtverkeersleider dat het toestel zou gaan neerstorten. Uit later onderzoek bleek dat het vliegtuig eerder enkel recht bleef vanwege de hoge snelheid (280 knopen, zijnde 519 km/u). Doordat de rechtervleugel beschadigd was, was het moeilijker om het vliegtuig recht te houden. Alleen de hoge snelheid zorgde ervoor dat er nog voldoende draagvermogen was. Toen bij het inzetten van de landing de snelheid verlaagd werd, werd het draagvermogen van de rechtervleugel echter dusdanig gering dat het toestel niet meer onder controle te houden was en een duikvlucht naar rechts maakte.

[?]

### **vuurwerkramp in enschede**

[?]

Wat waren de afspraken omtrent vuurwerkopslag? Waarom werden de voorschriften neit nageleefd?

### **ramp turkisch airlines vlucht 1951**

#### **Beschrijving**

#### **Datum en plaats**

#### **Oorzaak**

Inadequaat handelen van de piloten ondanks een defecte hoogtemeter en onvolledige instructies van de luchtverkeersleiding/

[?]

[337] [339] [340] [341] [342] [343] [344] [345]

### **tjernobyl**

#### **Beschrijving**

#### **Datum en plaats**

#### **Oorzaak**

Een ramp bij een kernreacor in de sovjetunie. Door een bedieningsfout in een testprocedure werd het vermogen van de koelinstallaties negatief beïnvloed. Door een ontwerpfout in de noodstopprocedure kon in het systeem niet snel genoeg schakelen om remmende invloed uit te oefenen op het toenemende vermogen van de reactorkernen. Met brand en explosie tot gevolg.

[?] Tsjernobyl

[419]

[420]

[421] wat er is gebeurd en hoe het leven verdergaat

[422] pensioenfondsen en de tjernobyl ramp In 2021 worden mensen nog steeds blootgesteld blijkt uit een gezamenlijk onderzoek van greenpeace en oekraïense wetenschappers stijging van de nucleaire activiteit gemeten in tjernobyl Het toerisme aspect De chronologie

[423]

[424] Dieren in de omgeving van tjernobyl De chronologie Echtreme droogte zorgt voor gevaar

[425]

[426] Joernalistiek, entertainment en de waarheid

[427] Een onderzoek Huidige gevolgen van de explosie van toen

[?] De ramp, hoe de mensen ermee omgingen en hoe er nu geleef wordt evaluatieonderzoek en maatregelen

[429]

[430] Invloed van de mens op de omgeving

[?] Heroplevende splijtingsreacties docu van schooltv Radioactiviteit bereikt nederland documentaire en maatregelen

[432] Het verhaal van een overledende Toerisme toerisme toerisme Dieren in de omgeving Toevluchtsoord voor vluchtelingen van de oorlog met russische separatisten Ouderen die terugkeerden naar hun woonplaats na de gedwongen verhuizing door de autoriteiten De straling neemt weer toe Lessen geleerd van tjernobyl

[433] Toerisme Bosbrand in tjernobyl invloed van de ramp op belgie

[434] Boek recensie Fotos en berekeningen ontmanteling en toerisme Belangrijke lessen en overeenkomsten De journalistieke waarheid van de koude oorlog De lessen van

[435] Een toeristenattractie maken van tjernobyl De radioactieve straling toen en nu de 30km zone door de ogen van toeristen artikel stedentrip rapport

[436] slapend monster docu krantenartikel hbo serie docuserie de nieuwe sacrofaag hulp aan slachtoffers slapende reactor krantenartikel

[437] hbo serie internationale gevolgen toerisme nieuwe koepel media communicatie docu dieren

[?] koepel koepel

[439] toerisme toeristisch reiperspectief toerisme niwe koepel overschakelen naar duurzaamheid docu tjernobyl wekt nu duurzame energie toerisme overeenkomsten tjernobyl en fukushima drank en sla uit tjernobyl geen efficiënte opslag is mogelijk

wetenschappelijke artikelen

zaterdag 26 april 1986. Er vindt routineonderhoud plaats bij reactor 4, De controle wordt uitgevoerd door de dagploeg. Vnwege een test wordt jhet koelsysteem uitgeschakeld. Door omstandigheden wordt de test uitgesteld en wordt de verantwoordelijkheid overgedragen aan de avondploeg. De operator maakt bedieningsfouten waardoor de reactor bijna stil komt te liggen. En vervolgens probeert hij de reactor weer op gang te brengen. ondanks de snelle temperatuurstijging wordt het experiment doorgezet. Dan wordt ook het veiligheidssysteem stilgelgd. Terwijl het koelwater langzaam opwarmt, sluit hij de klep waarlangs de stoom naar de generator stroomt.

De temperatuur van de reactorstaven neemt daarna snel toe. Terwijl er een oncontroleerbare kettingreactie op gang komt, laat het personeel in paniek de regelstaven zakken om de warmteontwikkeling af te

remmen. Het is dan echter al te laat. Door een ontwerpfout loopt het vermogen razendsnel op tot 33.000 megawatt, ruim tien keer hoger dan normaal.

In een oogwenk verandert al het koelwater in stoom. De ontploffing die daarop volgt, blaast het 2000 ton zware deksel van de reactor af.

In de ravage vat het gloeiend hete grafiet in de reactor spontaan vlam. De uitslaande brand en een tweede explosie voeren een radioactieve rookwolk tot 8 kilometer hoogte. In een poging het vuur in reactor 4 te doven, storten helikopters vanuit de lucht zand, lood en boorzuur in de reactorkern. Het mag echter niet baten.

Intussen is de nucleaire brandstof zo heet geworden dat die door de bodem van het reactorvat dreigt te smelten. Als dat gebeurt, kan het bluswater onder het vat in één klap verdampen en dreigt een derde explosie die een groot deel van Europa onbewoonbaar zal maken. Om dit te voorkomen moet het water hoe dan ook worden weggepompt.

Drie brandweermannen wagen zich daarvoor in de ruimte onder de reactor, blootgesteld aan 300 sievert per uur, 300.000 keer de dosis die een Nederlander jaarlijks maximaal mag oplopen. Ze slagen daarin, maar twee van hen overlijden enkele dagen later aan acute stralingsziekte.

Hoewel geigertellers de dag na de ramp onrustbarende waarden aangeven, slaat het plaatselijk bestuur geen alarm. De bevolking is het niet gewend om vragen te stellen.

De volgende dag blijkt er wel degelijk iets ernstigs aan de hand te zijn. In een lange rij bussen worden de 135.000 inwoners op 27 april uit het besmette gebied geëvacueerd, om er nooit meer terug te keren.

De ramp is dan nog steeds geen wereldnieuws. De Sovjetautoriteiten blijken er niet eens van op de hoogte te zijn – president Gorbatsjov klaagt later dat hij via Zweden aan zijn informatie moest komen.

[440]

[441]

[442]

[443]

[444]

## **therac-25**

### **Beschrijving**

### **Datum en plaats**

### **Oorzaak**

Softwarefout uit zich als hardwarefout de klachtafhandeling geen onderzoek geen second opinion is prioriteit wel gechecked na onderzoek bellen en geen prioriteit aanwezig te zijn alleen importeurs en fabrieken mogen fouten in fabrieksinstellingen rapporteren Therac25 Systeem ligt plat veel voorkomende error standaardafhandeling om de error te verwerpen resultaat: de patient kreeg overdosis patient overleden onderzoek opgestart, situatie niet reproduceerbaar foutmarkering: gezien als uitzonderlijk, software aanpassing van groote magnitude 5; de oorzaak was waarschijnlijk mechanisch maar niet vastgesteld; conceptueel odel niet aangepast probleemclassificatie door autoriteiten het probleem en de impact daarvan anar beneden bijgesteld AEFL doe gedeeltelijke aanpassing om hardware na berisping Canadese autoriteit Derde patient overleden door eythema AECL wijst alle doodsoorzaken af AECL beweert dat geen vergelijkbare voorvalle bij andere machines of patienten zijn voorgekomen geen vervolgonderzoek vanwege garanties bedrijf gaat uit van geen mogelijke functionele fout vierde patient overleden aan overdosis ontstaan door bug in software onjuiste aanduiding bij de foutmelding verkeerde reactie/invoer door operator communicatie tussen patient en operator werd onvoldoende gemonitorred (apparatuur niet aangesloten, en audio monitor kapot) engineer van AECL stelt geen fouten vast Engineer AECL

kan fout niet reproduceren Geen communicatie tussen bedrijf en uitgezonden technici over vergelijkbare probleemgevallen vijfde geval malfunction 54 leidt tot overdosis en de dood fout gereproduceerd door operator bedrijf fout was daa entryspeed herpublicatie van de ongevallen en de eerdere ongevallen in de meia apparaat wel nog in gebruik genomen niet handig, waarschuwingsberichten en aanwijzingen voor een bugfix naar de gebruikers door druk van fda is bedrijf op zoek gegaan naar permanente oplossing zesde geval software fout door softwarefout ontstaat lightstruct .. op de patient na onderzoek door AECL blijkt niet alleen hardware de oorzak gebruikers direct geïnformeerd oplossing gevonden, media ingeschakeld om

transparantie af te dwingen door de gebruikersgroep en de FDA AECL gedwongen functionaliteit aan te passen Engineers hebben meer studie moeten maken van gebruikte technologie en onderhoudbaarheid daarvan

Therac

sheets

[52]

[54]

reproduceren van de error. IN dit stuk wordt uitgelegd hoe het product werkt en waarom bepaalde beslissingen zijn genomen in de ontwerp/productiefase

[56] kort artikel met daarin een opsomming van alle fouten in het systeem en een korte uitleg

[57] uitgebreid artikel over hoe de fout werd gereproduceerd en de resultaten daaruit voortkwamen. Alsnog werden er na de reproductie fase nog meer fouten gevonden.

[58] artikel

[59] onderzoeksartikel waarin de bug wordt uitgelegd: de racecondities, de bytepositie en het testen worden berkitiseerd envenals andere onderdelen van het softwareproces

onrealistisch testplan. In dit artikel egt de auteur het belang nog eens uit van goede requirements en implementatie, niet de software is waar het probleem ligt

geschiedenis

[62] artikel

[63] computer error. De ongeval en de malfunction nog een keer uitgelegd

[64] rapport

[65]

[66] onderzoeksartikel

[67]

[68] uitgebreid artikel gaat hier ook wat meer over de hardware

[69] artikel waarin in 3 delen de problemaiekwordt blootgesteld

[70] case study sheets artikel waarin vooral de fabrikant ervan langs krijgt

[71] lessons learned. Vooral de begrippen betrouwbaarheid, welgevalligheid, veiligheid en gebruiksvriendelijkheid

[72] root-cause analysis case study

[73] case study

[74] opzetten van systematische acceptatie test met therac als voorbeeld

[75] artikel waarin een diagnose plaatvindt voor het bedrijf en de ingenieur/ontwerper

[76] rapport oorzaken aangegeven in artikel

[77] het onderzoek en enkele ontwerptekeningen en oplossingen



[78]

[79]

[80]

[?] wiki

[82] analyse

[83] samenvatting

[84]

rapport over de fouten die de verschillende partijen hebben gemaakt( overheid, ingenieurs, bedrijf, operators) en de verbeterpunten

onderzoeksrapport

slides online over het technisch mankement Wat is er gebeurd, nou het volgende: Normal radiation treatments: 6,000 rads over a 3 week period, under certain conditions Therac-25 was delivering 60,000 rads during one session. En wat ging er mis? Paradigm Shift

Therac-25 replaced expensive hardware safety interlocks with software controls Real-time software Design Race condition caused focusing element to be incorrectly set No indication of actual hardware settings Error messages appeared the same regardless of how important Error messages were difficult to understand All errors messages could be manually overridden

oorzaak-gevolg diagram

veiligheidsanalyse naar de rapportage van foutmeldingen, de beslissingsmatrix waarmee het programma wordt uitgevoerd en de software-analyse door een consultat

[89]

Therac

## **tesla crash report**

### **Beschrijving**

### **Datum en plaats**

### **Oorzaak**

Door een softwarefout zijn er situaties ontstaan waarin het systeem informatie een onvoldoende informatie positie had om de juiste beslissingen te maken. Of dat de informatieverwerking niet juist was.

tesla autopilot crashes

veiligheidsrisico

[229] [230] veiligheidsrapport mbt autopilot [231] consumentenrapport bluetooth veiligheidsvraagstuk [232] veiligheidsvraagstuk vanwege touch screen [233] veiligheidsvraagstuk [234] veiligheidsvraagstuk rapport over autopilot [235] de invloed van de bestuurder bij tesla ongeluk veiligheidsvraagstuk [237] veiligheidsvraagstuk [238] veiligheidsvraagstuk [239] veiligheidsvraagstuk veiligheidsvraagstuk [240] rapport over ongeluk veiligheidsvraagstuk veiligheidsvraagstuk [241] veiligheidsvraagstuk ransomware aanval op tesla tesla batterij is veiligheidsvraagstuk geworden [242] ongeluk [243] veiligheidsvraagstuk veiligheidsvraagstuk [244] dodelijk ongeluk [245] veiligheidsvraagstuk: ransomware veiligheidsvraagstuk: medewerker in de fout [246] [247] veiligheidsvraagstuk: hackers je systeem laten testen verdedigen tegenover ransomware veiligheidsrisico prijzen omlaag autopilot [248] malware door een medewerker dodelijk ongeluk [251] waarom een tesla stelen bijna onmogelijk is

veiligheidsonderzoek

softwarefout maakt diefstal mogelijk

[254] fouten ontdekt in onderzoek [256] tesla cloud gehacked [268] [270] [273] [275] [276] [277] [?] [?] [278] [279] [280] [281] [282] [283] [284] [285] [286] [287] [288] [289] [290] [291] [292] [293] [294] [295] [296] [297]

tesla crash report

[304] [305] [306] [307] [308] [309] [310] [320] [322] [323] [324] [326] [327] [328] [329] [330] [331] [332] [333] [?] [?] [?] [?] [?] [?] [?] [?] [?] [?]

tesla crash publications overview

## stint ongeluk

### Beschrijving

### Datum en plaats

### Oorzaak

Vier kinderen, een bestuurder kwamen om en een vijfde persoon, een kind raakte zwaargewond. Uit onderzoek van bleek: Foute torsievoor de gashendel werd geleverd. Geen van de drie onderzochte voertuigen haalden de wettelijk vereiste remvertraging. De automatische parkeerrem kan leiden tot gevaarlijke situaties wanneer deze ongewenst geactiveerd wordt tijdens het rijden. Het losraken van de nuldraad naar de gashendel leidt volgens TNO tot ongewenst versnellen van het voertuig en een oncontroleerbare situatie voor de bestuurder. Voor alle drie onderzochte voertuigen geldt dat het ontbreken van een zitplaats leidt tot veiligheidsrisico's voor remmen en sturen door de grotere kans dat de bestuurder van het voertuig valt. Als de bestuurder van een Stint valt, leidt dit in alle rijtsituaties tot een onbeheersbare situatie.

<https://repository.tno.nl/islandora/object/uuid>

## slmramp

### Beschrijving

### Datum en plaats

### Oorzaak

Toen de Anthony Nesty Zanderij naderde, was het daar, anders dan het weerbericht had voorspeld, mistig. Het zicht was evenwel niet zo slecht dat er niet op zicht kon worden geland. Gezagvoerder Will Rogers besloot echter via het Instrument Landing System (ILS) te landen, hoewel dit niet betrouwbaar was en hij voor zo'n landing ook geen toestemming had. De gezagvoerder brak drie landingspogingen af. Bij de vierde poging negeerde de bemanning de automatische waarschuwing (GPWS) dat het toestel te laag vloog. Het toestel raakte op 25 meter hoogte twee bomen. Het rolde om de lengteas en stortte om 04.27 uur plaatselijke tijd ondersteboven neer.

Uit onderzoek bleek dat de papieren van de bemanning niet in orde waren. Geconcludeerd werd dat de gezagvoerder roekeloos had gehandeld door voor een ILS-landing te kiezen terwijl hij daar geen toestemming voor had, en door onvoldoende op de vlieghoogte te hebben gelet. De SLM werd verweten de kwalificaties van de bemanning onvoldoende te hebben gecontroleerd.

[https://aviation-safety.net/investigation/cvr/transcripts/cvr\\_p764.php](https://aviation-safety.net/investigation/cvr/transcripts/cvr_p764.php) : <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=19890607-2> Wat is er gebeurd?

[396] [399] [400] [401] [402] [403] [404] [?] database [406] rapport [407] [408] [409] [411] [412] [413] uitgebreid engels artikel [414] ntsb investigation [415] uitgebreid engels artikel [416] persbericht [417] Wat is de rol van de autoriteiten? Welke andere betrokkenen? En wat is hun verantwoordelijkheid? Hadden de negatieve gevolgen voorkomen kunnen worden? Hoe werd er over veiligheid gedacht?

## **schipholbrand**

### **Beschrijving**

#### **Datum en plaats**

#### **Oorzaak**

Om een goed verhaal op te stellen, moet vooraf aan enkele voorwaarden worden voldaan. De eerste voorwaarde is de geschiktheid van het afstudeerproject. Als een afstudeerproject niet tot keuzes leidt, kan men zich afvragen of dat wel een echte afstudeeropdracht is. Een afstudeerproject zonder onderzoeksaspecten is ook verdacht. Daarnaast moet een afstudeerproject passen in het profiel van een opleiding om beoordeelbaar te zijn. De andere voorwaarde voor goed een verhaal is de registratie van werkzaamheden tijdens het a

Wat is er gebeurd?

[362] artikel

[362] psychologische gevolgen rapport

[363] artikel met video herdenking impact op de persoon herdenking

[364] chronologie

[365] tijdlijn

vervolgens van ministers beeldanalyse en reconstructie

[?] herdenking korte samenvatting rapport artikel verwijzing naar het rapport vanuit de politieke oppositie beeld vanuit de gevangenisbewaarder nationaliteit slachtoffers schipholbrand verblijfsvergunning voor de slachtoffers geen schadevergoeding voor de verdachte verdachte voor de rechter geen schadevergoeding voor verdachte artikel wat ging er mis bij de schipholbrand brand veroorzaakt door een peuk smaadschrift bewakers worden niet vervolgd proces schipholbrand moet over en de brandveiligheid moet worden verbeterd de rol van het parlement in de evaluatie

[368] onderzoeksmemo herdenking

herdenking invloed van de ramp op samenleving

[370] opmerkelijk rapport gestolen in de nasleep

[374]

publicaties

[375] Wat waren de regels destijds? Waren de autoriteiten in staat om op tijd in te grijpen of om erger te voorkomen? Wat is er gedaan om de veiligheid van illegalen en gevangenisbewaarders te verbeteren

## **schipholbrand**

### **Beschrijving**

#### **Datum en plaats**

#### **Oorzaak**

Om een goed verhaal op te stellen, moet vooraf aan enkele voorwaarden worden voldaan. De eerste voorwaarde is de geschiktheid van het afstudeerproject. Als een afstudeerproject niet tot keuzes leidt, kan men zich afvragen of dat wel een echte afstudeeropdracht is. Een afstudeerproject zonder onderzoeksaspecten is ook verdacht. Daarnaast moet een afstudeerproject passen in het profiel van een opleiding om beoordeelbaar te zijn. De andere voorwaarde voor goed een verhaal is de registratie van werkzaamheden tijdens het a

Wat is er gebeurd?

... L<sup>A</sup>T<sub>E</sub>X:

<https://nl.wikipedia.org/wiki/Schipholbrand> [?] artikel

... L<sup>A</sup>T<sub>E</sub>X:

<https://www.youtube.com/watch?v=li-hfEzxFfk>

psychologische gevolgen rapport

[363] artikel met video herdenking impact op de persoon herdenking

[364] chronologie

[365] tijdlijn

... L<sup>A</sup>T<sub>E</sub>X:

<https://www.singeluitgeverijen.nl/isbn/de-schipholbrand/>

vervolgens van ministers beeldanalyse en reconstructie

[367] herdenking korte samenvatting rapport artikel verwijzing naar het rapport vanuit de politieke oppositie beeld vanuit de gevangenisbewaarder nationaliteit slachtoffers schipholbrand verblijfsvergunning voor de slachtoffers geen schadevergoeding voor de verdachte verdachte voor de rechter geen schadevergoeding voor verdachte artikel wat ging er mis bij de schipholbrand brand veroorzaakt door een peuk smaadschrift bewakers worden niet vervolgd proces schipholbrand moet over en de brandveiligheid moet worden verbeterd de rol van het parlement in de evaluatie

[368] onderzoeksmemo herdenking

herdenking invloed van de ramp op samenleving

[370] opmerkelijk rapport gestolen in de nasleep

[374]

publicaties

[375] Wat waren de regels destijds? Waren de autoriteiten in staat om op tijd in te grijpen of om erger te voorkomen? Wat is er gedaan om de veiligheid van illegalen en gevangenisbewaarders te verbeteren

## Ramp schietpartij militair ossendrecht

### Beschrijving

### Datum en plaats

### Oorzaak

Een militaire overleid op een schietbaan in ossendrecht door onvoldoende begeleiding van cursisten, geen toezicht op de lokatie. Er was een instructeur in opleiding die niet volledig was meegenomen in het proces en ook was er geen baancommandant aanwezig. Geen van de aanwezige instructeurs had de juiste papieren om de cursisten te begeleiden. De aanwezige instructeur had geen zicht op de instructeur in opleiding, evenmin de andere militairen. In de instructiehandleiding ontbreken richtlijnen voor bijzondere schietbanen. Ook was er geen keuring. Door personeelstekort is er geen aandacht besteed aan documentatie (een syllabus) hoe en met welke risico's oefeningen moeten worden ingericht. Ok werd er vooraf geen veiligheidsanalyse gedaan. Het gebrek aan lesmateriaal en deskundigen is gemeld binnen de defensieorganisatie maar dit heeft niet geleid tot enige verandering in de situatie. Op een afgekeurde schietbaan Tezicht door een instructeur in opleiding die zelf geen persoonlijke begeleiding heeft gehad tijdens de uitvoering Belangrijk is dat defensie haar taken kan uitvoeren met personeel dat is getraind in situaties die de risico's van de werkomgeving aan de cursisten kunnen laten zien. Conclusie Zonder gekwalificeerde instructeurs. Zonder toezicht Zonder lesmateriaal Zonder adequate veiligheidsanalyse <https://www.youtube.com/watch?v=6jmkDCIGDHo> [?] [358] [359] [360]

Wat is de rol van defensie? Wat is er gedaan om de veiligheid van de medewerkers te waarborgen? Waarom zijn deze regels niet nageleefd? Wat zijn de gevolgen? Zijn de acties die naderhand zijn ondernomen wel redelijk naar de slachtoffers, het nationale veiligheidsbeeld en de medewerkers?

**molukse treinkaping****Beschrijving****Datum en plaats****Oorzaak**

<https://www.youtube.com/watch?v=h99Fe9XzzHI> [?]

**explosie tanjin china****Beschrijving****Datum en plaats****Oorzaak**

Later bleek uit een onderzoek van de Chinese autoriteiten dat de explosie overeenkwam met de ontploffing van 450 ton TNT.[6] De oorzaak van de explosie lag in de spontane zelfontbranding van 207 ton cellulosenitraat dat in containers was opgeslagen op het terminalterrein.[6] Verder lag op een tweede locatie nog eens 26 ton van dit explosieve materiaal opgeslagen. De tweede ontploffing werd versterkt door de opslag van 800 ton kunstmest in de vorm van ammoniumnitraat in de nabijheid.[6] De opslag van cellulosenitraat is aan strenge regels gebonden. Het moet koel en droog worden opgeslagen. De containers stonden buiten opgesteld in de brandende zon. De temperatuur liep op tot 36 °C en bereikte binnen de containers waarschijnlijk de 65 °C.[6] De verpakking van de cellulosenitraat droogde uit waardoor de ontploffing kon ontstaan. Op het terrein lagen meer gevaarlijke stoffen opgeslagen dan waarvoor vergunningen waren verstrekt.[6] Dit leidde tot een kettingreactie met grote schade tot gevolg. Door de brand en bluswater is in de directe omgeving veel milieuschade opgetreden.

<https://www.hindawi.com/journals/joph/2019/1360805/> [?]

verhaal van brandweermannen

[?] artikel

[?] invloed van social media

[155]

gemaakte fouten [160]

[163] [164] [165] vergelijking met andere explosies [166] invloed van de ramp op de industrie [167] is er sprake van een doofpot [168] eigendomsverzekering [169] [170] effecten op de lange termijn [171] [172] lessons learned

[175] [176] gevolgen voor de industrie

[178] framing vanuit de chinese media [179] [180] nieuwsartikel [181] [182] toegang tot de rampplek vanuit de okale journalistiek [183] artikel

[185] [186] [187] [188] oorzaken [189] case study [?] nieuwsartikel [?] chronologische uiteenzetting [?] corruptie

mismanagement als oorzaak

autoriteiten publiceren onderzoeksrapport [192] fotos van de rampplek [193]

nieuwsartikel [195]

[213] [214] [215] 123 verantwoordelijken [216]

lang artikel [218]

[220] [221] [222] [223] [224] veiligheids handhaving [225]

[227] [228]

**explosie in libanon, beirut****Beschrijving****Datum en plaats****Oorzaak**

Op 23 september 2013 voer het vrachtschip de Rhosus onder Moldavische vlag[7] van Batoemi in Georgië naar Beira in Mozambique met 2.750 ton ammoniumnitraat

Gezien het ernstige gevaar van het bewaren van deze goederen in de hangar onder ongeschikte klimatologische omstandigheden, herhalen we ons verzoek aan de marine-instantie om deze goederen onmiddellijk weer te exporteren om de veiligheid van de haven en de mensen die er werken te verzekeren, of om akkoord te gaan om ze te verkopen. Voorafgaand aan de explosie was er een brand in een opslagplaats.

<https://www.hrw.org/report/2021/08/03/they-killed-us-inside/investigation-august-4-beirut-blast> [?] [https://www.researchgate.net/publication/348325979\\_Beirut\\_explosion\\_the\\_full\\_story](https://www.researchgate.net/publication/348325979_Beirut_explosion_the_full_story) [?] <https://reliefweb.int/sites/reliefweb.int/files/resources/CaseStudyBeirutExplosionTechBioHazardsweb.pdf> [?]

secyrity: @onlineID, ALTauthor = author, ALTeditor = editor, title = title, date = date, url = "https://permanent.fdlp.gov/gpo45474/AN\_advisory.pdf

,

secyrity: @onlineID, ALTauthor = author, ALTeditor = editor, title = title, date = date, url = "https://permanent.fdlp.gov/gpo45474/AN\_advisory.pdf

,

**ethiopian airlines****Beschrijving****Datum en plaats****Oorzaak**

Ethiopian Airlines Flight 302 Door problemen met de flight control One minute into the flight, the first officer, acting on the instructions of the captain, reported a "flight control" problem to the control tower. Two minutes into the flight, the plane's MCAS system activated, pitching the plane into a dive toward the ground. The pilots struggled to control it and managed to prevent the nose from diving further, but the plane continued to lose altitude. The MCAS then activated again, dropping the nose even further down. The pilots then flipped a pair of switches to disable the electrical trim tab system, which also disabled the MCAS software. However, in shutting off the electrical trim system, they also shut off their ability to trim the stabilizer into a neutral position with the electrical switch located on their yokes. The only other possible way to move the stabilizer would be by cranking the wheel by hand, but because the stabilizer was located opposite to the elevator, strong aerodynamic forces were pushing on it. As the pilots had inadvertently left the engines on full takeoff power, which caused the plane to accelerate at high speed, there was further pressure on the stabilizer. The pilots' attempts to manually crank the stabilizer back into position failed. Three minutes into the flight, with the aircraft continuing to lose altitude and accelerating beyond its safety limits, the captain instructed the first officer to request permission from air traffic control to return to the airport. Permission was granted, and the air traffic controllers diverted other approaching flights. Following instructions from air traffic control, they turned the aircraft to the east, and it rolled to the right. The right wing came to point down as the turn steepened. At 8:43, having struggled to keep the plane's nose from diving further by manually pulling the yoke, the captain asked the first officer to help him, and turned the electrical trim tab system back on in the hope that it would allow him to put the stabilizer back into neutral trim. However, in turning the trim system back on, he

also reactivated the MCAS system, which pushed the nose further down. The captain and first officer attempted to raise the nose by manually pulling their yokes, but the aircraft continued to plunge toward the ground.

<https://www.hindawi.com/journals/ijae/2014/472395/> [?] [599] [600] [601] [602] [603] [604] [605] [606] [607] [608] [609] [610] [611] [612] [613] [614] [615] [616] [617] [618] [619] [620] [621] [622] [623] [624] [626] [627] [628] [629] [630] [631] [632] [633] [634] [635] [636] [637] [638] [639] [640] [641] [642] [643] [644] [645] [646] [647] [648] [649] [651]

## ethiek

### Ethiek

persuasive technology <https://www.humanetech.com/youth/persuasive-technology>  
[?] <https://www.minddistrict.com/blog/persuasive-technology-new-insights-in-behavioural-change>  
<https://www.sciencedirect.com/book/9781558606432/persuasive-technology>  
habits [?] <https://spectrum.ieee.org/how-persuasive-technology-can-change-your-habits> [?]  
<https://www.frontiersin.org/articles/10.3389/frai.2020.00007/full> [?]  
<https://psmag.com/environment/captology-fogg-invisible-manipulative-power-persuasive-technology-81301> [?] <https://www.makeuseof.com/what-is-persuasive-technology/> [?]  
<https://lib.ugent.be/catalog/rug01:001235489> <https://cyberpsychology.eu/article/view/12270> [?]

## ecourt in nederlandse rechtspraak

### Beschrijving

### Datum en plaats

### Oorzaak

niet odnerzocht <https://www.njb.nl/blogs/a-court-with-no-face-and-no-place/> [?] [http://www.e-court.nl/wp-content/uploads/2018/03/Procesreglement-e-Court-2017\\_20180201.pdf](http://www.e-court.nl/wp-content/uploads/2018/03/Procesreglement-e-Court-2017_20180201.pdf) [?]

## cyber aanval op Oekraïne

### Beschrijving

### Datum en plaats

### Oorzaak

op 23,december 2015 vind er een cyber aanval plaats op het elektriciteitsnet van de Oekraïne. Dit was de eerste bekende aanval op een elektrisch controle systeem. Dit verslag geeft inzage in een analyse van de Ukraine cyber aanval, inclusief hoe de actoren zich zelf toegang gavan tot het controle systeem, welke methoden de acoren hebben gebruikt voor reconnaissance en vastleggen van het systeem, een gedetailleerde omschrijving van de aanval op 15 December 2015, en de methoden die gebruikt zijn door de aanvallers om hun sporen uit te wissen en daarmee het het stoppen van schade toebrengen nog moeilijker maken. Daarnaast wordter een gedetailleerde omschrijving gevevenv an de beveiliging van de SCADA ccontrol systemen gebaerd op bst practices, inclusief het control network ontwerp, technieken voor whtelisting, monitoring en loggen, en opleiding van personeel. [?]

[?] [?]

[?]

**Mali****Beschrijving****Datum en plaats****Oorzaak**

Een granaat explodeert in een mortier De medische zorg na het ongeval was niet voldoende

De algemeen militair verpleegkundige gaf aan het slachtoffer naar het vn-hospitaal in Kidal te brengen. De chauffeur van de bushmaster kende de locatie niet en bracht het slachtoffer naar een door Franse militairen bemand hospitaal met minder medische faciliteiten. Hierna alsnog overgebracht naar het vn-hospitaal. Dit verliep niet door Nederlandse maatstaven. Pas toen een Nederlandse arts arriveerde werd door de Tongolese artsen een buikoperatie uitgevoerd. Dit gebeurde zonder adequate anesthesie. Na de operatie werd de gewonde militair overgelopen naar Nederland. En later naar Nederland.

Granaat stond niet op scherp en is afgegaan in veilige stand. Granaat werd opgeslagen in niet gekoelde containers waardoor deze aan te hoge temperaturen zijn blootgesteld. Door de combinatie van vocht en warmte in de granaat zeer gevoelige explosieve stoffen werden gevormd. Tijdens de oefening was de fatale granaat in de zon. Het afsluitplaatje in de granaat bleek niet in staat om doorslag in veilige stand te voorkomen waarna de granaat explodeerde. De mortieren zijn aangeschaft bij de Amerikanen. Gedurende de aanschafperiode zijn procedures en controles op kwaliteit en veiligheid deels nagelaten. Dit veiligheidsgarantie werd vermeld in het koopcontract. Conclusie Koopcontract werd niet goed doorgelezen. Geen controle op kwaliteit en veiligheid. Geen controle op kwaliteit en veiligheid. Zwakke plekken in het ontwerp. Geen controle op kwaliteit en veiligheid opslag en gebruik in ongunstige condities.

De aanwezige medische voorzieningen waren niet volgens de Nederlandse militaire richtlijnen. Het ontbreken aan medische toetsing vanuit de defensie organisatie twijfels die werden geuit binnen de defensieorganisatie vonden geen werkklank. Om het ongeval tijdens de mortieroefening was voor defensie geen aanleiding om de medische voorzieningen te evalueren. De inrichting van veilige medische zorg voor Nederlandse militairen in Kidal is ondergeschikt gemaakt aan de voortgang van de missie.

[?]

[346] [347] [348] [349] [350] [351] [352]

[354] [355] [356]

sollicitatie de bureaucratie aankomst interview van de burgerbevolking steun van de bevolking  
minuut 15:00 de organisatie minuut 23:00 De militaire briefing minuut 34:00 prioriteit minuut 39:00 briefing  
minuut 40:00 de communicatie met ministerie over inlichten minuut 44:00

[?]

**0.2.3 Analyse****0.2.4 Conclusie**



---

# Deelonderzoeken

## Research case Oekraïene

### Deelonderzoek naar veiligheidsrisico's voor sluizen

#### Wet en regelgeving voor sluizen

#### Onderzoeksresultaten naar sluisbeveiliging

Verouderde computersystemen zijn door de jaren heen gekoppeld aan netwerken, zodat ze op afstand te besturen zijn. Dit zorgt ervoor dat systemen kwetsbaar zijn voor aanvallen van buitenaf. De beveiliging is in de loop der jaren niet voldoende ontwikkeld om de infrastructuur goed te beveiligen.

Volgens het onderzoek is er de afgelopen jaren wel het nodige geïnvesteerd om de beveiliging op te schroeven, maar deze maatregelen zijn nog onvoldoende doorgevoerd. <https://www.nu.nl/internet/5814282/rekenkamer-waterwerken-niet-goed-beveiligd-tegen-cyberaanvallen.html> rapport Digitale dijkverzwaring: cybersecurity en vitale waterwerken

Crisisdocumentatie is verouderd en er worden geen volwaardige pentesten uitgevoerd. Uit het onderzoek blijkt dat nog niet alle vitale waterwerken rechtstreeks zijn aangesloten op het Security Operations Center (SOC) van Rijkswaterstaat. Hierdoor bestaat het risico dat RWS een cyberaanval niet of te laat detecteert. De minister van Infrastructuur en Waterstaat moet nog stappen zetten om aan de eigen doelstellingen voor cybersecurity te voldoen. De Algemene Rekenkamer beveelt de minister van Infrastructuur en Waterstaat ook aan om het actuele dreigingsniveau te onderzoeken en te besluiten of extra mensen en middelen nodig zijn. Ook is het voor een snelle en adequate reactie op een crisissituatie van essentieel belang dat informatie up-to-date is. Pentesten zouden integraal onderdeel uit moeten maken van de cybersecuritymaatregelen bij vitale waterwerken. Verder zou moeten worden bezien of medewerkers van het SOC beter moeten worden geselecteerd. <https://www.rekenkamer.nl/publicaties/rapporten/2019/03/28/digitale-dijkverzwaring-cybersecurity-en-vitale-waterwerken> Sluis Eefde kreeg niet alleen de onderhoudsbeurt, maar werd tevens uitgebreid met een tweede sluisloek. Zo wil Rijkswaterstaat wachttijden voor de scheepvaart voorko <https://www.gww-bouw.nl/artikel/de-eerste-sluis-met-kantelende-sluisdeur/>

Om de lokale bemanning, die de oren en ogen waren van de sluizen, te vervangen waren camera's, communicatielijnen en software nodig. Hoge kwaliteit videobeelden, met echte kleuren en zonder enige vertraging zijn belangrijk voor de operators en zij moeten hierop kunnen vertrouwen. Er zijn verschillende testen gedaan met diverse camera's en cameraposities om kleurechtheid te kunnen bieden onder alle omstandigheden. Het resultaat was een perfecte kleur op alle 70+ camera's op iedere locatie.

Vertraging van videobeelden was een cruciale factor in dit project. Het is uiterst belangrijk dat de operator op zijn beeld ziet wat er daadwerkelijk op locatie gebeurt, zonder enige vertraging. Om te laten zien of er eventuele vertraging is, is er een speciale functie gecreëerd. Deze functie laat een rood kruis zien op het scherm wanneer de vertraging meer is dan 500 miliseconden. Zo ziet de operator direct of het beeld wat hij ziet actueel is.

Een andere functie die voor dit project is gecreëerd, is bij de videobeelden aan te geven van welke kant van de sluis het camerabeeld is. Voor de operators is het belangrijk dat ze weten vanaf welke kant het vaartuur komt en waar deze naartoe vaart. Een simpele oplossing was om een blauw kader te maken om het videobeeld van de ene kant van de sluis en geen kader om het videobeeld van de andere kant.

---

<https://tkhsecurity.com/nl/waterwerken/>

Het crisismodel kan beter, is de derde deelconclusie van de Algemene Rekenkamer. Er is geen specifiek scenario voor een crisis die wordt veroorzaakt door een cyberaanval. Ook ontbreekt inzicht in de effecten van een cybercrisis op andere sectoren, de zogeheten cascade-effecten. Tevens is de crisisdocumentatie op onderdelen verouderd. <https://www.h2owaternetwerk.nl/h2o-actueel/rekenkamer-vitale-waterwerken-nog-onvoldoende-beschermd-tegen-cyberaanvallen>

Ook maakt cyberveiligheid nog geen volwaardig onderdeel uit van reguliere inspecties.' De Rekenkamer hamert erop dat alle vitale waterinfrastructuur zo snel mogelijk op het SOC wordt aangesloten. Ook zouden werknemers van Rijkswaterstaat die belangrijke waterkeringen bedienen beter gescreend moeten worden op hun antecedenten. Sollicitanten hoeven nu slechts een Verklaring Omtrent Gedrag te overleggen, maar dat is een heel lichte toets. [https://www.volkskrant.nl/nieuws-achtergrond/hacker-dringt-door-in-controlekamer-waterwerk-cyberterrorist-kan-ons-land-onder-water-zetten\\_b6fcbc3c/?referrer=https](https://www.volkskrant.nl/nieuws-achtergrond/hacker-dringt-door-in-controlekamer-waterwerk-cyberterrorist-kan-ons-land-onder-water-zetten_b6fcbc3c/?referrer=https)

deltawerken <https://www.magazinesrijkswaterstaat.nl/bereikbaarzeeland/2021/01/krammersluizencomplex-verleden-heden-en-toekomst>

Volgens Rijkswaterstaat is het kostbaar en technisch uitdagend om klassieke automatiseringssystemen te moderniseren en wordt er daarom vooral ingezet op detectie van aanvallen en een adequate reactie daarop. Uit het onderzoek blijkt dat Rijkswaterstaat de afgelopen jaren zelf van alle tunnels, bruggen, sluizen et cetera heeft vastgesteld welke cyberveiligheidsmaatregelen moeten worden genomen. Een groot deel van die maatregelen (ongeveer 60) De minister heeft een aantal waterwerken die Rijkswaterstaat beheert als vitaal aangewezen. . Uit het onderzoek blijkt dat nog niet alle vitale waterwerken rechtstreeks zijn aangesloten op het Security Operations Center (SOC) van Rijkswaterstaat. De ambitie om eind 2017 bij alle vitale waterwerken cyberaanvallen direct te kunnen detecteren was in het najaar van 2018 daarmee nog niet gerealiseerd. Hierdoor bestaat het risico dat RWS een cyberaanval niet of te laat detecteert. [https://www.watersport-tv.nl/nw-31400-7-3715235/nieuws/cybersecurity\\_vitale\\_waterwerken\\_niet\\_waterdicht.html](https://www.watersport-tv.nl/nw-31400-7-3715235/nieuws/cybersecurity_vitale_waterwerken_niet_waterdicht.html)

Over de cyberbeveiliging van gemeenten en waterschappen wordt al langer geklaagd. Zo meldde EenVandaag al in 2012 dat rioolgemalen en sluizen gemakkelijk van afstand te bedienen waren, onder meer door bijzonder slechte wachtwoorden. <https://www.rtlnieuws.nl/nieuws/nederland/artikel/3758966/cyberbeveiliging-waterschappen-hapert-sluizen-kunnen-worden>

Rittal doet onderzoek naarop afstand besdienbare sluizen <https://expert.rittal.nl/wp-content/uploads/2017/05/Referentieverhaal-Provincie-Zuid-Holland.pdf>

### Beveiligde VPN

M2M Services levert aan inmiddels 220 gemeenten en waterschappen beveiligde connectiviteitsoplossingen voor het beheer van pompen, riolen en gemalen. Om risico's op beveiligingsincidenten te voorkomen maken wij gebruik van een VPN oplossing, waarbij de verbinding optimaal beveiligd is middels encryptie en authenticatie. <https://www.vtmgroep.nl/blog/waterwerken-in-nederland-onvoldoende-beveiligd-tegen-cyberaanvallen>

Veiligheid op het water én op het land Gebruik van lampbewaking <http://www.wesemann.nl/nl/nieuws-en-pers/274-veiligheid-op-het-water-en-op-het-land.html>

Helpful

Harmful

Internal origin	<p>Nam dui ligula, fringilla a, euismod sodales, sollicitudin vel, wisi. Morbi auctor lorem non justo. Nam lacus libero, pretium at, lobortis vitae, ultricies et, tellus. Donec aliquet, tortor sed accumsan bibendum, erat ligula aliquet magna, vitae ornare odio metus a mi. Morbi ac orci et nisl hendrerit mollis. Suspendisse ut massa. Cras nec ante. Pellentesque a nulla. Cum sociis natoque penatibus et magnis dis parturient montes, nascetur ridiculus mus. Aliquam tincidunt urna. Nulla ullamcorper vestibulum turpis. Pellentesque cursus luctus mauris.</p>	<p>Nam dui ligula, fringilla a, euismod sodales, sollicitudin vel, wisi. Morbi auctor lorem non justo. Nam lacus libero, pretium at, lobortis vitae, ultricies et, tellus. Donec aliquet, tortor sed accumsan bibendum, erat ligula aliquet magna, vitae ornare odio metus a mi. Morbi ac orci et nisl hendrerit mollis. Suspendisse ut massa. Cras nec ante. Pellentesque a nulla. Cum sociis natoque penatibus et magnis dis parturient montes, nascetur ridiculus mus. Aliquam tincidunt urna. Nulla ullamcorper vestibulum turpis. Pellentesque cursus luctus mauris.</p>
	Helpful	Harmful
Internal origin	<p>Nam dui ligula, fringilla a, euismod sodales, sollicitudin vel, wisi. Morbi auctor lorem non justo. Nam lacus libero, pretium at, lobortis vitae, ultricies et, tellus. Donec aliquet, tortor sed accumsan bibendum, erat ligula aliquet magna, vitae ornare odio metus a mi. Morbi ac orci et nisl hendrerit mollis. Suspendisse ut massa. Cras nec ante. Pellentesque a nulla. Cum sociis natoque penatibus et magnis dis parturient montes, nascetur ridiculus mus. Aliquam tincidunt urna. Nulla ullamcorper vestibulum turpis. Pellentesque cursus luctus mauris.</p>	<p>Nam dui ligula, fringilla a, euismod sodales, sollicitudin vel, wisi. Morbi auctor lorem non justo. Nam lacus libero, pretium at, lobortis vitae, ultricies et, tellus. Donec aliquet, tortor sed accumsan bibendum, erat ligula aliquet magna, vitae ornare odio metus a mi. Morbi ac orci et nisl hendrerit mollis. Suspendisse ut massa. Cras nec ante. Pellentesque a nulla. Cum sociis natoque penatibus et magnis dis parturient montes, nascetur ridiculus mus. Aliquam tincidunt urna. Nulla ullamcorper vestibulum turpis. Pellentesque cursus luctus mauris.</p>

## Werken met L<sup>A</sup>T<sub>E</sub>X

Het is niet verplicht om met L<sup>A</sup>T<sub>E</sub>X te werken. Men mag ook gebruik maken van andere tekstverwerkers zoals *MS-Word*. Wel is het verplicht het afstudeerverslag L<sup>A</sup>T<sub>E</sub>X-geformateerd in te leveren en van de L<sup>A</sup>T<sub>E</sub>X-template modelverslag.sty gebruik te maken.

De L<sup>A</sup>T<sub>E</sub>X-template bevat enkele macro's voor het opstellen van een hoofdstuk (`\hoofdstuk`), een paragraaf (`\paragraaf`), een afbeelding (`\figuur`). De overige L<sup>A</sup>T<sub>E</sub>X macro's en omgevingen blijven bruikbaar. Bijvoorbeeld de `tabular`-omgeving om tabellen te maken:

```
\begin{tabular}{formaat}
...
\end{tabular}
```

Afmetingen (1 pt = 0,351 mm)	
paper width	597.50787pt
text width	455.24411pt
column width	455.24411pt
column separate	10.0pt
oddside margin	-1.1381pt
evenside margin	-1.1381pt
paper height	845.04684pt
text height	729.6886pt
top margin	-28.96448pt

Een nadeel van tabellen dat ze vaak te groot zijn voor de `twocolumn`-mode. Het zou mooi zijn als ze ingedrukt kunnen worden. Bovendien is deze tabel niet-zwevend, hij wordt geplaatst tussen de tekstdelen waar hij is ingevoerd. Dit kan bezwaarlijk zijn bij pagina-overgangen. In dat geval kan je beter gebruikmaken van zwevende tabellen (en figuren) die door L<sup>A</sup>T<sub>E</sub>X zelf op een geschikte plaats worden gezet. Wel moet aan een zwevende tabel een label en een onderschrift gekoppeld worden om er naar te kunnen verwijzen. Voor een zwevende horizontale tabel met label en onderschrift wordt in de 'template' de `tabel`-omgeving aangeboden:

```
\begin{tabel}[afm]{formaat}{label}{onderschrift}
...
\end{tabel}
```

De `tabel`-omgeving plaatst 'zwevende' tabellen in verslag- en publicatie-mode. Het eerste argument is een optioneel `[afm]` argument met de defaultwaarde `\normalsize` voor de afmeting van de karakters. De mogelijke waarden voor de afmeting zijn – van groot tot klein – de volgende macro's: (`\huge`, `\LARGE`, `\Large`, `\large`, `\small`, `\footnotesize`, `\scriptsize` en `\tiny`).

Bovendien zijn de standaard `tabular` kolomformaten `r`, `l`, `c`, `|`, `||`, `p{length}` uit de `tabelomgeving` uitgebreid met kolomformaten `\R`, `\C`, `\L` voor variabele celinhoud zoals het plaatsen van meerdere regels per cel.

Een verticale tabel is mogelijk met de omgeving (`TABEL`) met dezelfde kolomformaten mogelijkheden. In L<sup>A</sup>T<sub>E</sub>X zijn de tabellen, vooral in de `twocolumn`-mode erg lastig. Bijvoorbeeld in de tabellen 1 en 2 zijn twee verschillende uitwerkingen van de `tabelomgevingen`:

Plaats afbeeldingen alleen in het hoofdverslag als ze de tekst ondersteunen en de leesbaarheid niet verlagen. In de tekst kan naar afbeeldingen worden verwezen met de macro `\ref{fig:label}`.

In L<sup>A</sup>T<sub>E</sub>X[1] geschreven verslagen zijn op diverse manieren afbeeldingen[2] te plaatsen. Een van die manieren is gebruik te maken van de macro `\figuur` in de `modelverslag-package`.

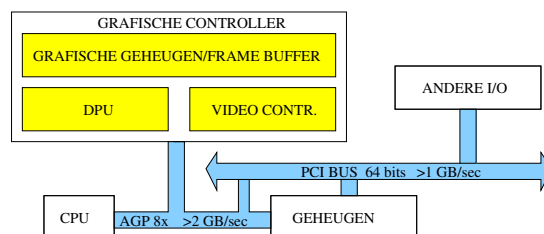
7C0	hexadecimal
3700	octal
11111000000	binary
1984	decimal

Tabel 1: Vaste cellen, variabele breedte

OpenGL core library	OpenGL32 voor MS-Windows en GL voor de meeste X-Window systemen
OpenGL Utility Library	GLU
Koppeling met het platform	GLX voor X-Window en WGL voor MS-Windows
OpenGL Library Utility Toolkit	GLUT, bibliotheek voor het openen van windows, invoer van muis en toetsenbord, menus, event-driven in- en uitvoer

Tabel 2: Variabele cellen, variabele breedte

‘Vector graphics’ figuren van het ‘pdf-’, ‘eps-’ en ‘svg-’ formaat<sup>1</sup> met een ingewikkelde ‘bounding box’ zijn moeilijk op de juiste schaal te brengen. Vaak moet dat met uitproberen bepaald worden. Het plaatsen van figuren met absolute afmetingen of een vaste ‘scale’ factor, kan leiden tot minder soepele oplossingen zoals figuur 1. Deze figuur heeft naast een rotatie (`angle=270`) een vaste scale-factor (`scale=0.45`) die alleen geschikt is voor de ‘twocolumn-mode’.

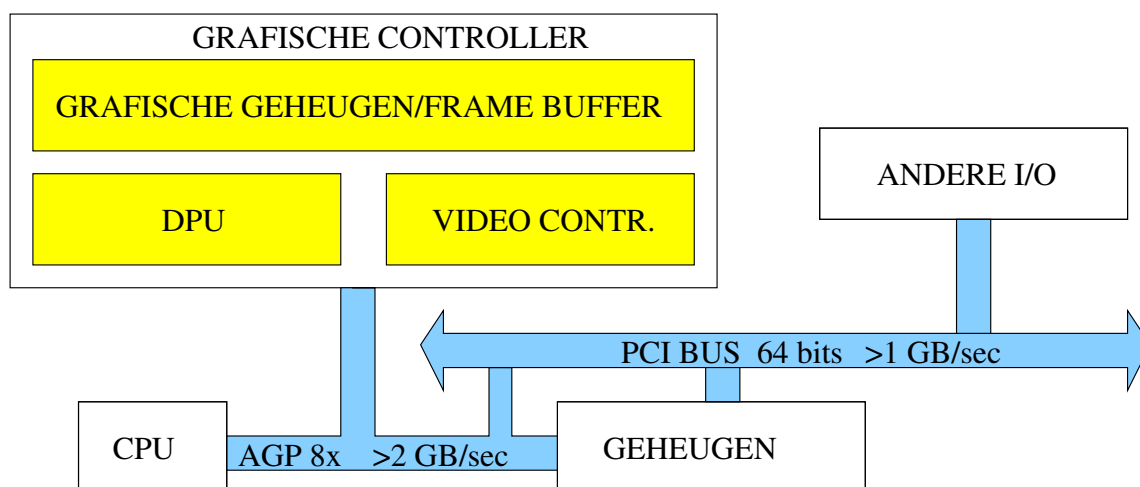


Figuur 1: Vaste breedte (pdf)

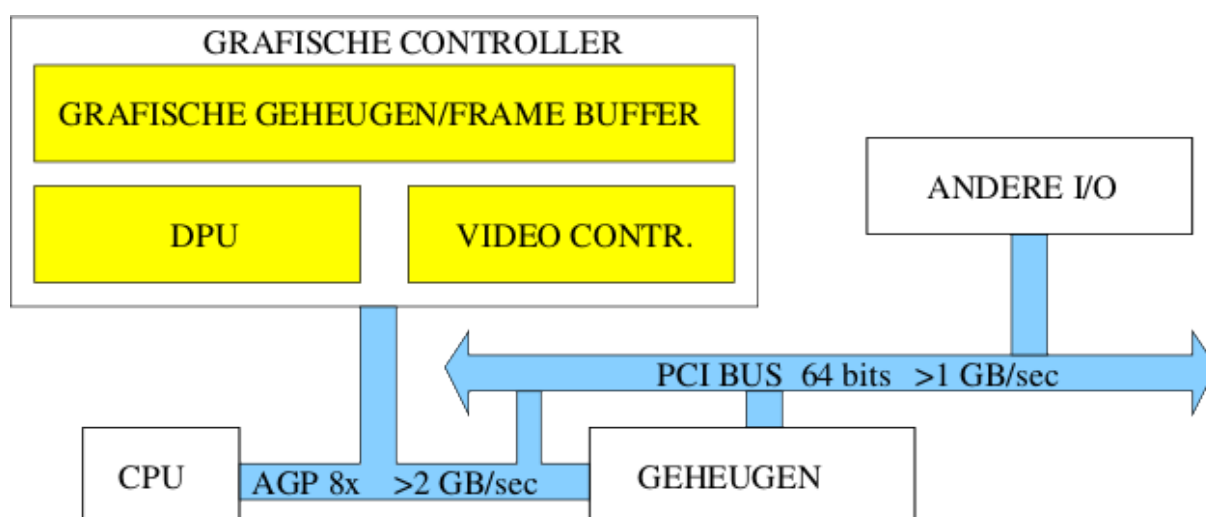
In plaats van `scale=x` kan je beter de relatieve afmeting `width=\Procent{y}` gebruiken. De waarde `y` wordt in de verslag-mode met uitproberen gevonden, zie figuur 2.

Het afmetingsprobleem is iets gemakkelijker op te lossen met ‘bitmap graphics’ van het ‘jpg-’, ‘gif-’ en ‘png-’ formaat omdat de figuren al van te voren geschaald kunnen worden als de ‘bounding box’ bij het inlezen bekend is. De breedte (`width`) kan als percentage van de kolombreedte (`width=\Procent{0 ... 99}`) worden opgegeven zoals dat bij figuur 3 gedaan is. Voor een 100% waarde neemt men `width=\columnwidth`. De afmeting wordt automatisch aangepast aan de nieuwe kolombreedte.

<sup>1</sup>Een pdf-bestand kan zowel vector-graphics als bitmap-graphics bevatten.

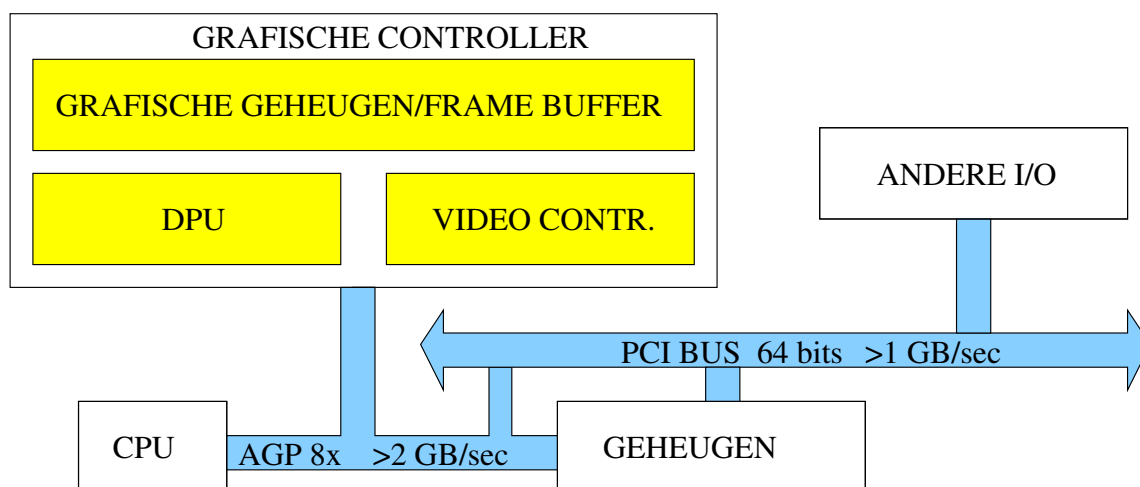


Figuur 2: Variabele breedte (pdf)



Figuur 3: Variabele breedte (png)

De macro `\PROCENT{0...99}` is nodig voor de macro's `Tabel` en `Figuur`. Deze laatste twee macro's maken het mogelijk dat tabellen en afbeeldingen in de `twocolumn-mode` passen met behoud van hun originele afmeting en detaillering (zie figuur 4). De parameters van deze macro's komen overeen met de parameters van de macro's `tabel` en `figuur`.



Figuur 4: Vaste breedte ook in `twocolumn-mode` (pdf)

In het algemeen heeft vector-graphics een betere kwaliteit van de weergave dan bitmap-graphics.

## Bijzondere tekens en afbreekproblemen

Bijzondere tekens zoals de á, à, ä, é, è, ë, ï, ü, ç ... worden probleemloos door  $\text{\LaTeX}$  geaccepteerd als normale utf8 karakters. Voor de uitzonderingen bestaan macro's zoals het euro-symbool € waarvoor de macro `\euro` nodig is. In wiskundige formules kan je gebruik maken van de macro `\eurom`.

In de `two-columnmode` zijn regels soms te lang als er gebruik gemaakt is van `verb` of `verbatim` of woorden die niet goed worden afgebroken. In dat laatste geval kan je in zo'n woord een afbreekpunt introduceren met de twee tekens `\-`. Een regel kan gecontroleerd afgebroken door van te voren onzichtbare knikpunten te plaatsen met de `\Knak` macro. De volgende regel moet in `in` tegenstelling met de `twocolumnmode` in de `verslagmode` ongeknakt worden weergegeven:

```
... aaaaaaa\Knak{ }aaaaaaa ...
```

```
aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa.
```

Voor regels waarbij de structuur niet gebroken mag worden, is de `\Knak`-methode ongeschikt, bijvoorbeeld bij scripts en broncode. Daarentegen zorgt de `Aanpassen-omgeving` ervoor dat in de `twocolumn-mode` de regels met behoud van de originele structuur worden weergegeven. Daarvoor wordt een kleinere letterafmeting gebruikt (default de `\scriptsize`). Deze omgeving werkt alleen met niet al te lange regels. Bij zeer lange regels moet de letterafmeting zeer klein worden waardoor de leesbaarheid in het gedrang komt. In dat geval moet naar een andere oplossing gezocht worden zoals het opnemen van de probleemregels (broncode en scripts) in de bijlagen.

```
aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa.
```

Hoewel het gebruik van opsommingen (`\item`), letterlijke citaten `quotation` en kaders (`\fbox`) in de `twocolumn-mode` tot problemen kunnen leiden, zijn ze beperkt toegestaan. Bijvoorbeeld voor de kaders rond de teksten kan je beter gebruik maken van de `tabular-omgeving` (of de `tabel-omgeving` als je geen last wil hebben van pagina-overgangen), dan voor de standaard `\fbox`-methode. De kolom van deze omkaderde tabel moeten dan wel een relatieve afmetingsverhouding de `\columnwidth` krijgen.

```
\begin{center}
\begin{tabular}{|>\C p{\Procent{80}}|}
\hline
Afbreekproblemen ...
\hline
\end{tabular}
\end{center}
```

Afbreek- en andere opmaakproblemen pak je als laatste aan, dus bij je definitieve verslag!

Tabellen, figuren en listingen in het hoofdverslag tot het noodzakelijke beperken.

## Algoritmen en broncode[3]

Als je algoritmen met een mooie layout wilt hebben, dan zou je het `algorithmic`-pakket kunnen gebruiken. Met dit pakket kan je het algoritme op een logische manier opbouwen met pseudotaal. Het bestand ‘`verslag.tex`’ bevat al de pakketten `algorithmic` en `listings` die voor dit verslag nodig zijn. Als je zelf packages wil toevoegen of verwijderen (afblijven van `\usepackage{moduleverslag}`) dan moet dat in de preamble ‘`verslag.tex`’.

```
\usepackage{algorithmic}
```

Een algoritme moet je maken binnen een `algorithmic`-omgeving, een voorbeeld:

```
if  $i \geq maxval$  then
   $i \leftarrow 0$ 
else
  if  $i + k \leq maxval$  then
     $i \leftarrow i + k$ 
  end if
end if
```

Broncode kan je in een `verbatim`-omgeving opnemen. De broncoderegels zien er net zo uit zoals je ze ingetypt hebt. Het `listings`-pakket is geavanceerder dan de `verbatim`-omgeving.

```
\usepackage{listings}
```

Merk even op dat alle commando’s van het `listings`-pakket beginnen met `lst`, dit conform de `lppl`-licentie.

De broncode zelf zet je in een `listings`-omgeving, net zoals bij de `verbatim`-omgeving, om broncode te zetten gebruik je het `\lstinline`-commando op dezelfde manier als het `\verb`-commando. Je kunt ook broncode van een extern document laden met het commando:

```
\lstinputlisting{pathname}
```

Het argument ‘`pathname`’ is de relatieve of absolute locatie van het bronbestand, de `map(pen)` gecombineerd met de bestandsnaam. Als je broncode van een bronbestand laadt, ben je zeker dat de broncode in je  $\text{\LaTeX}$ -document altijd actueel is en hou je het  $\text{\LaTeX}$ -document overzichtelijk. Als de broncode niet in dezelfde map of een submap van het  $\text{\LaTeX}$ -document staat of je gebruikt absolute ‘`pathnames`’, dan is



het mogelijk dat het verslag niet op andere computers gecompileerd kan worden. Bij het inleveren van je afstudeerverslag in L<sup>A</sup>T<sub>E</sub>X-formaat zal je hiermee rekening moeten houden.

Alle opties in het listings-pakket hebben eenzelfde structuur sleutel=waarde. Als je alleen 'Java' gebruikt hebt, dan kan je deze taal voor je volledig document na de regel `\usepackage{listings}` in preamble 'verslag.tex' definiëren met `\lstset{language=java}`

```
public class HelloWorld {  
    public static void main(String[] args) {  
        System.out.println("Hello ,_world!");  
    }  
}
```

De sleutel is hier dus `language` en de waarde die je aan de sleutel geeft is `java`. Alles wat je als opties binnen de `\lstset`-macro zet kan je per listings-omgeving apart definiëren. Bijvoorbeeld html-broncode met `\begin{lstlisting}[language=html]`:

```
<html>  
  <head>  
    <title>Hello</title>  
  </head>  
  <body>Hello</body>  
</html>
```

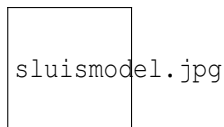
---

# Modelontwikkeling en keuzen in Uppaal

## 0.3 Requirements

### 0.3.1 Inleiding

Om voor mezelf een beeld te krijgen van wat een sluis is en hoe deze moet werken is er een aantal foto's verzameld van sluizen.



Uit deze afbeelding blijkt het volgende: Hoogteverschil t.o.v NAP 2 sluisdeuren stoplichten Uit een onderzoek naar de werking van de verschillende sluizen in Nederland wordt rekening gehouden met de aanmelding van sluizen en de gebruikstijd van sluizen.

Met de aanmelding van schepen wordt omschreven welke acties er door de schipper de sluismeester moet worden gedaan om de positie, tijdstip en lengte van een invarendship te communiceren.

Met de gebruikstijd wordt de daadwerkelijke tijd aangeduid waarin het scheepsverkeer/waterverkeer gebruik kan maken van de sluis en onder welke voorwaarden zoals wachttijd, gewicht, terugvaarmogelijkheden etc).

### 0.3.2 Requirements

Directe requirements van opdrachtgever:

Na grondige analyse van het Nederlandse sluisenpark is gebleken dat renovatie van een groot aantal sluizen noodzakelijk is. Een eerste verkenning heeft ontleend dat het gecombineerd renoveren en automatiseren van het Nederlandsesluisenpark een aanzienlijke verbetering kan opleveren t.a.v.:

- veiligheid
- efficiëntie
- capaciteit
- onderhoudskosten
- duurzaamheid

In het kader van het onlangs afgesloten klimaatakkoord heeft de Nederlandse overheid daarom besloten over te gaan tot een ingrijpende renovatie van diverse sluizen die ons land rijk is. Op het ministerie van infrastructuur en waterstaat is helaas onvoldoende kennis van ICT en systemen aanwezig om een ander uit te voeren. Wij vragen u een model (of een onderling samenhangend aantal modellen) aan te leveren, opdat ontwerpen van verschillende, volledig geautomatiseerde sluizen in de toekomst gerealiseerd kunnen worden.

Eigen inbreng van deze requirements:

Wij gaan er van uit dat het volgende van ons verwacht wordt:

Maak een model dat als template dient gebruikt te worden voor het automatiseren van verschillende soorten sluizen. Verder moeten overwegingen gemaakt worden die goed onderbouwd zijn.

Aangezien er van ons alleen een model verwacht wordt, zullen wij ons geheel focussen op de fundamentele werking van de sluis en hierbij zullen wij ons dus niet bezig houden met fysieke eisen zoals veiligheidshekjes en borden. Onze focus ligt geheel op de werking van de sluis; elke state waar de sluis zich in mag bevinden en welke beslissingen de sluis moet maken op basis van bestaande protocols en benoemde eisen.

Deze requirements zullen hieronder uitgewerkt worden, per sluisonderdeel, deze bestaande uit de sluisdeuren, de stoplichten, de waterpomp en de boten.

### **0.3.3 Sluisdeuren en stoplichten**

De sluisdeuren aan weerszijde van de sluis worden gebruikt om de toegang tot de sluiskolk mogelijk te maken en te bewaken in combinatie met de stoplicht.

### **0.3.4 Waterpomp**

De waterpomp pompt water in de sluis of pompt water weg naar gelang de richting van het ingevaren schip.

### **0.3.5 Boten**

De meeste sluizen die zich in Nederland bevinden zijn schutsluizen; deze sluizen zijn bedoeld om boten, zowel vrachtschepen als pleziervaart afhankelijk van de locatie van de sluis, te verwerken. Om deze reden gaan wij deze dus ook verwerken in ons model. Mocht een sluis niet bedoeld zijn om boten te verwerken, dan zou dit model alsnog toegepast kunnen worden opp desbetreffende sluis. Boten worden toegevoegd aan de queue. Hoe dit gebeurt, dat ligt aan de specifieke sluis. Sinds wij een template maken, hoeven wij geen rekening te houden met hoe de schepen in de queue komen. Het enige wat wij hoeven te doen, is de data verwerken.

### **0.3.6 Specificaties**

Vanuit deze requiremenst kunnen verdere specificaties opgesteld worden.

Even ter duidelijkheid: een requirement beschrijft wat een programma moet doen, en een specificatie beschrijft hoe men van plan is om deze requirements te realiseren.// Voorbeeld:// Requirement is dat de sluis meerdere boten moet kunnen verwerken; de specificatie zou hier zijn fdat de sluis minstens twee keer zo groot moet zijn dan de grootste boot die door de sluis kan.

### **0.3.7 Requirements voor Het sluismodel**

### **0.3.8 Requirements**

Requirements zijn alleen die eisen die gesteld worden aan het gedrag of de kwaliteit van het systeem om te voorzien in de behoeften van een belanghebbende uit de business.

Initially the clutch is closed To open the clutch, it takes at least 100 ms and at most 150 ms To close the cluch, it takes at least 100 ms and at most 150 ms Initially the gearbox is neutral To release the gear, it takes at least 100 ms and at most 200 ms. To set a gear it takes at leasst 100 ms and at mose 300 ms. The engine is always in a predefined state called initial when no gear is set. To find zero torque in the engine, it takes at least 1150 ms and at most 400 ms. ut at 400 ms, the engine may enter an error state or

---

find synchronous speed. The engine may regulate on synchronous speed in at most 500 ms. When in an error state, the engine will regulate on synchrobus speed in at least 50 ms.

A gear change should ne performed within 1 seond (P6-p\*,P3) When an error arises, the system will reach a predefined error state marking the error (p9-p11) The system should be able to use all gears ( p2-p3) There will be no deadlocked stat in the system(p17) When the system indicates gear neutral, the engine should be in initial state (p12) The gearbox controller will never indicate open or closed clutch when the clutch is closed or open respectively(p14) The gearbox controller will never indicate gear set or geur neutral wen the gear is nog set or idle respectively (p15) When the engine is regulating on torque, the clutch is closed (p16)

## **Uppaal kripke structuren**

### **Functionele en niet-functionele eisen**

#### **specificaties**

#### **Het vier variabelen model**

Systemen (met daarin software) en de bijbehorende vier variabelen:

#### **Monitored variabelen**

: door sensoren gekwanti  
ceerdefenomenen uit de omgeving

#### **Controlled variabelen**

door actuatoren bestuurd fenomenen uit de omgeving

#### **Input variabelen**

#### **Output variabelen**

#### **Aankomst, uitvoering, vrijgave**

#### **ontwerp**

#### **Onderdelen**

Op basis van de schets kunnen we vaststellen dat een sluismodel uit de volgende onderdelen bestaat.

1. Een tweetal sluisdeuren.
  2. Een sluiskolk waarin de schepen in- en uitvaren
  3. een stoplicht om een signaal af te geven voor invaren en uitvaren.
  4. Een nivelleermachine zorgt ervoor dat het water in de sluis op het gewenste niveau wordt gebracht
  5. Een control-systeem dat ervoor zorgt dat de opdrachten van de sluisbeheerder (geautomatiseerd) worden uitgevoerd
-

---

**Werking**

Een schip komt aanvaren en meld zich aan bij de sluismeester. De sluismeester geeft een signaal aan het controlsysteem voor het openen van de sluisdeuren, nadat gecontroleerd is of de nivelleermachine al klaar is. Als er ruimte is voor een invarend schip mag het schip dat zoich heeft aangemeld en toestemming heeft in de sluis varen. Op het moment dat de sluis vol is gaan de sluisdeuren dicht. Eenmaal afgesloten kan de nivelleermachine beginnen om het water in de sluiskolk op het gewenste waterpeil te brengen. Als dit nivelleerprces is afgerond geeft het controlsysteem daan da de sleusdeuren open kunnen. Als de sleusdeuren open zijn en het uitvaarsignaal is op groen dan moet het schip in de sluis de sluis uitvaren.

**extra cases** Uit het zojuist genoemde scenario valt het volgende op te maken.

1. Een schip geeft een signaal aan een sluismeester.
2. Er wordt gekeken of er wel plek is in de sluis .
3. Er wordt gekeken of de nivelleermachine is afgerond.
4. Er wordt gekeken wat het niveo van de waterpeil in de sluiskolk is.
5. Er wordt gekeken of de sluisdeuren gereed zijn voor invarende schepen.

**Aandachtspunten**

1. Voorrang tussen schepen onderling in de sluis?
2. Hoe lang mag een schip zich in de sluis bevinden?

**0.3.9 Afbakening**

- Wat doet de sluis niet.
  - De sluiss houdt geen rekening met links of rechtsrijdend verkeer vanuit de zeevaart
  - De sluis heeft geen queue met daarin een id gekoppeld aan de sluis.
  - De waterpomp wordt alleen aan en uitgezet
  - De waterpomp houdt geen rekening met waterstand
  - Houdt geen rekening met een schip in de sluis dat is blijven hangen.
-

---

# Formal description of the system



- Vooraanmelding
- informatie inwinnen
- operationele melding
- aankomst volgorde
- aanwijzen wachtplaats
- verstrekken informatie
- aanwijzen opstelplaats
- opstellen schutproces
- verstrekken informatie
- invaarvolgorde en ligplaats in sluis
- uitvaren
- operationele afmelding
- utvaren verboden
- aanwijzing invaren nieuwe schepen  
verboden gesloten
- gereedmaken voor invaren
- openen invaardeuren
- invaren toegestaan
- aanwijzingen voor invaren
- aanwijzingen tijdens afmeren
- invaren verboden
- sluiten invaardeuren
- start nivelleren
- stop nivelleren
- aanzwijzingen voor uitvaren
- openen uitvaardewuren
- uitvaren toegestaan

## 0.3.10 Notities die verwerkt moeten worden

moet de initial state altijd in een loop zitten in uppaal? wat zijn urgent channels? rampen? er staat wel iets in de planning maar kan geen lessen of verdere documentatie of requirements terug vinden?

gesprek wessel: main controller slim dat direction een bool is. pomp is te slim, zou alleen maar aan of uit moeten gaan, of nog weg en in pompen maar meer niet. niets met waterlevel en aantal schepen. schip: niet doen. als een schip zich aanmeld, dan gebeuren er dingen, maar gaat hij naar binnen? je weet niet wat dat schip gaat doen want menselijk gedrag. beter niet het schip uitgebreid maken, maar eerder de sluis. te veel aannames.

wessel model: alleen als wachtrij vol zit, doet de sluis iets. deur heeft een parameter zodat er meerdere deuren in de simulator neergezet kunnen worden. ook bij wachtrij.

stoplichten kunnen er wel in maar als je simpeler wilt, gaan die als eerste weg. zes variabelen model is voorgesteld maar niet goed op gereageerd. alleen er van af weten is genoeg. rampen alleen voor persoonlijk verslag

---

**Liveness** Liveness properties are of the form: something will eventually happen, e.g. when pressing the on button of the remote control of the television, then eventually the television should turn on. Or in a model of a communication protocol, any message that has been sent should eventually be received.

### **Fairness**

**Security** Safety properties are of the form: "something bad will never happen". For instance, in a model of a nuclear power plant, a safety property might be, that the operating temperature is always (invariantly) under a certain threshold, or that a meltdown never occurs. A variation of this property is that "something will possibly never happen". For instance when playing a game, a safe state is one in which we can still win the game, hence we will possibly not lose. The system cannot reach states or enable events that are forbidden by the requirements

**Performance** These requirements limit the maximum time to perform when no recoverable errors occur.

### **brainstorm 22-5-2022**

**invaardeuren en uitvaardeuren** Gaan we uit van binnendeuren en buitendeuren? Er ontstaat dan een extra ruimte in de sluis. Hoeveel schepen kunnen in deze ruimte? Wat is de maximale wachtreij in deze ruimte en wat zijn de verkeersregels in deze ruimte?

**invaarstoplicht en uitvaarstoplicht** Als invaren is toegestaan hoe wordt dit dan doorgegeven aan de schepen in de sluis? moeten zij dan uit zichzelf wachten of krijgen zij een signaal dat zij wel/niet mogen uitvaren? En moeten zij dan kiezen voor links, midden of rechts? Of maakt dat allemaal niets uit?

**invaarwachtrij en uitvaarwachtrij** Als er meerder schepen in een sluis kolk zitten moet het systeem dan rekening houden met het schip dat als eerste is ingevaren en/of het langst in de sluis zit?

---

# Formal validation and verification aan de hand van Kripke model

**Parallele compositie** Om een sluispark te kunnen modelleren meerdere templates die de verschillende abstracties van het systeem aantonen.

**Synchronisatie** Zorgt ervoor dat een transitie die genomen worden in de ene kripke structuur op hetzelfde moment wordt opgenomen in een andere kripke structuur.

**Modelling with timed automata**

**Clock regions**

**Clock zones**

**Difference bound matrices**

**Complexity considerations**

**templates**

**Schip**

**Sluis**

**Aanvoer**

**Afvoer**

**Pomp**

**Pompbediening**

**Stoplicht**

**Deur**

---





$A \not\models \text{not}(\text{Deuren.hoog}_{openSluis.water!} = \text{Sluis.water}_{hoog})$

$A \not\models \text{not deadlock}$

$A \models \text{forall}(i : id_t) \text{forall}(j : id_t) P(i).cs P(j).cs \text{imply } i == j$   
*Mutexrequirement.*  
 $P(1).req \rightarrow P(1).wait$   
*Whenever  $P(1)$  requests access to the critical section it will eventually enter the wait state.*  
 $A \models (\sum(i : pid_t) P(i).cs) \leq 1$   
*Mutexrequirement.*  
 $A \models \text{forall}(i : pid_t) \text{not Task}(i).Error$   
*Check that the system is schedulable.*  
 $E \leq \text{Gate}.Occ$   
*Gate can receive (and store in queue) msg's from approaching trains.*  
*Train 0 can reach crossing.*  
 $E \leq \text{Train}(1).Cross$   
 $E \leq \text{Train}(0).Cross \text{ and } \text{Train}(1).Stop$   
 $E \leq \text{Train}(0).Cross \text{ and } (\text{forall}(i : id_t) i! = 0 \text{ imply } \text{Train}(i).Stop)$   
 $A \models \text{forall}(i : id_t) \text{forall}(j : id_t) \text{Train}(i).Cross \text{Train}(j).Cross \text{imply } i == j$   
*There is never more than one train crossing the bridge (at any time instance).*  
 $A \models \text{Gate}.list[N] == 0$   
*There can never be N elements in the queue (thus the array will not overflow).*  
 $\text{Train}(0).Appr \rightarrow \text{Train}(0).Cross$   
 $\text{Train}(1).Appr \rightarrow \text{Train}(1).Cross$   
 $\text{Train}(2).Appr \rightarrow \text{Train}(2).Cross$   
 $\text{Train}(3).Appr \rightarrow \text{Train}(3).Cross$   
 $\text{Train}(4).Appr \rightarrow \text{Train}(4).Cross$   
 $\text{Train}(5).Appr \rightarrow \text{Train}(5).Cross$   
 $E \leq \text{Gate}.Occ$   
*Gate can receive (and store in queue) msg's from approaching trains.*  
 $E \leq \text{Train1}.Cross$   
*Train 1 can reach crossing.*  
 $E \leq \text{Train2}.Cross$   
*Train 2 can reach crossing.*  
 $E \leq \text{Train1}.Cross \text{ and } \text{Train2}.Stop$   
*Train 1 can be crossing bridge while Train 2 is waiting to cross.*  
 $E \leq \text{Train1}.Cross \text{ and } \text{Train2}.Stop \text{ and } \text{Train3}.Stop \text{ and } \text{Train4}.Stop$   
*Train 1 can cross bridge while Train 2, 3, 4 are waiting to cross.*  
 $A \models \text{Train1}.Cross + \text{Train2}.Cross + \text{Train3}.Cross + \text{Train4}.Cross \leq 1$   
*There is never more than one train crossing the bridge (at any time instance).*  
 $A \models \text{Queue}.list[N - 1] == 0$   
*There can never be N elements in the queue (thus the array will not overflow)*  
 $\text{Train1}.Appr \rightarrow \text{Train1}.Cross$   
*Whenever a train approaches the bridge, it will eventually cross.*  
 $\text{Train2}.Appr \rightarrow \text{Train2}.Cross$   
 $\text{Train3}.Appr \rightarrow \text{Train3}.Cross$   
 $\text{Train4}.Appr \rightarrow \text{Train4}.Cross$

Testresultaten

Fake Course Evaluation Summary for COURSE 1234YSept. 2010 — May 2011

	Excellent		Very Good		Good		Average		Poor	
Some question about the Instructor or Course	2	(7.14)	4	(14.29)	12	(42.86)	4	(14.29)	6	(21.43)
Some question about the Instructor or Course	3	(10.71)	15	(53.57)	5	(17.86)	5	(17.86)	0	(0.00)
Some question about the Instructor or Course	4	(14.29)	8	(28.57)	15	(53.57)	1	(3.57)	0	(0.00)
Some question about the Instructor or Course	3	(10.71)	8	(28.57)	10	(35.71)	5	(17.86)	2	(7.14)
Some question about the Instructor or Course	6	(21.43)	9	(32.14)	4	(14.29)	9	(32.14)	0	(0.00)
Some question about the Instructor or Course	10	(35.71)	10	(35.71)	3	(10.71)	5	(17.86)	0	(0.00)
Some question about the Instructor or Course	12	(42.86)	12	(42.86)	3	(10.71)	1	(3.57)	0	(0.00)
Some question about the Instructor or Course	12	(42.86)	3	(10.71)	7	(25.00)	5	(17.86)	1	(3.57)
Some question about the Instructor or Course	10	(35.71)	6	(21.43)	6	(21.43)	6	(21.43)	1	(3.57)
Some question about the Instructor or Course	5	(17.86)	5	(17.86)	12	(42.86)	2	(7.14)	3	(10.71)
Some question about the Instructor or Course	3	(10.71)	8	(28.57)	11	(39.29)	3	(10.71)	3	(10.71)
Some question about the Instructor or Course	18	(64.29)	5	(17.86)	3	(10.71)	1	(3.57)	1	(3.57)
Some question about the Instructor or Course	15	(53.57)	7	(25.00)	2	(7.14)	2	(7.14)	2	(7.14)
Some question about the Instructor or Course	3	(10.71)	13	(46.43)	4	(14.29)	6	(21.43)	2	(7.14)

$\Box(a_0 \implies ((\neg a_2 \wedge \neg a_3) \mathcal{U} a_1) \vee (\neg a_2 \wedge \neg a_3))$

$@1A \times B \times C \times D[r]^- + B$

logicproof

$4 \ \forall x (P(x) \rightarrow Q(x)) \textit{premise}$

$\forall x P(x) \textit{premise}$

$x_0 \quad P(x_0) \rightarrow Q(x_0) \forall x \text{ e } 1$

$P(x_0) \forall x \text{ e } 2$

$Q(x_0) \rightarrow \text{e } 3, 4 \quad \forall x Q(x) \forall x \text{ i } 3\text{--}5$

$$\frac{p \qquad p \rightarrow q}{q}$$

$\{a,b\} \text{ or } \dagger a,b$

$\langle a,b \rangle \textit{ora},b$

$f : A \rightarrow B$

$f \colon AB$

$f \colon AB$

$f \colon AB$

$f \circ g$

$$x \mapsto f(x)$$

$$f: \mathbb{R} \rightarrow \mathbb{R}$$

$$x \mapsto x^2$$

$$A \propto$$

$$B\beta$$

$$\Gamma\gamma$$

$$\Delta\delta$$

$$E\varepsilon\varepsilon$$

$$Z\zeta$$

$$H\eta$$

$$\Theta\theta\vartheta$$

$$I\iota$$

$$K\kappa$$

$$\Lambda\lambda$$

$$M\mu$$

$$N\nu$$

$$\Xi\xi$$

$$Oo$$

$$\Pi\pi\varpi$$

$$P\rho\rho$$

$$\Sigma\sigma\varsigma$$

$$T\tau$$

$$\Upsilon\upsilon$$

$$\Phi\phi\varphi$$

$$X\chi$$

$$\Psi\psi$$

$$\Omega\omega$$

$$X \implies Y$$

$$X \impliedby Y$$

$$X \iff Y$$

$$\neg X$$

$$\sim X$$

$$X \wedge Y$$

$$X \vee Y$$

$$\forall a \in A$$

$$\exists b \in B$$

$$\exists! b \in B$$

$$A = \{ [\text{elements}] : [\text{conditions}] \}$$

$$N = \{ a \in \mathbb{Z} : a > 0 \}$$

$$a \in A$$

$$A \subseteq B$$

$$A \subset B$$

$$A \supseteq B$$

$$A \supset B$$

$A = B$  $A \cong B$  $A \cup B$  $A \cap B$  $A - B$  $|A|$  $\{\} =$  $f: \mathbb{R} \rightarrow \mathbb{R}$  $x \mapsto x^2$ 

tikz

mathtools,halloweenmath

**Model checking Temporal logics**  $M, s \models p \Leftrightarrow p \in L(s)$  $M, s \models p \Leftrightarrow M, s \models f1$  $M, s \models p \Leftrightarrow M, s \models f1 \text{ or } M, s \models f2$  $M, s \models p \Leftrightarrow M, s \models f1 \text{ and } M, s \models f2$  $M, s \models p \Leftrightarrow \text{there is a path } \pi \text{ from } s \text{ such that } M, \pi \models g1$  $M, s \models p \Leftrightarrow \text{for every path } \pi \text{ starting from } s, M, \pi \models g1$  $M, s \models p \Leftrightarrow s \text{ is the first state of } M, s \models f1$  $M, s \models p \Leftrightarrow M, \pi \models g1$  $M, s \models p \Leftrightarrow M, \pi \models g1 \text{ or } M, \pi \models g2$  $M, s \models p \Leftrightarrow M, \pi \models g1 \text{ and } M, \pi \models g2$  $M, s \models p \Leftrightarrow M, \pi^1 \models g1$  $M, s \models p \Leftrightarrow \text{there exists a } k \geq 0, \text{ such that } M, \pi^k \models g1$  $M, s \models p \Leftrightarrow \text{for all } i \geq 0, M, \pi^i \models g1$  $M, s \models g1 \text{ g2} \Leftrightarrow \text{there exists a } k \geq 0 \text{ such that } M, \pi^k \models g2$  $\text{and for all } 0 \leq j < k, M, \pi^j \models g1 \text{ then } M, \pi^j \models g2$  $\geq$  $\Re$  $\partial$  $\cap$ **Model checking Fairness constraints****Definition 4.1**  $\ell \ell g$  $A$  is a tuple  $= \{ L, \ell_0, X, Inv, T, \Sigma \}$  where : $L$  is a finite set of control states, also called locations, $\ell_0 \in L$  is the initial location, $X$  is a finite set of clocks $T \subseteq L \times C(X) \times \Sigma \times 2^X \times L$  is a finite set of transitions:  $e = \langle \ell, g, a, r, \ell' \rangle \in T$  represents a transition from  $\ell$  to  $\ell'$ .  $g$  is the guard of  $e$ ,  $r$  is the set of clocks that is reset by  $e$ , and  $a$  is

the action of  $e$ . We also write  $\xrightarrow{\ell g, a, r}$

$Inv : L \rightarrow C(X)$

$\Sigma$  is an alphabet of actions

**Definition 4.2** A timed transition (TTS) is a tuple  $S = (S, s_0, \xrightarrow{\quad}, \Sigma)$  where  $S$  is a (possibly infinite) set of states,  $s_0 \in S$  is the initial state and  $\xrightarrow{\quad} \subseteq S \times (\Sigma \cup R) \times S$  is the transition relation. Moreover, the relation  $\xrightarrow{\quad}$  satisfies the three following conditions : (1) if  $s \xrightarrow{0} s'$ , then  $s = s'$ , (2) if  $s \xrightarrow{d} s'$  and  $s' \xrightarrow{d'} s''$  with  $d, d' \in R$ , then  $s \xrightarrow{d+d'} s''$ , and (3) if  $s \xrightarrow{d}$  with  $d \in R$ , then for all  $0 \leq d' \leq d$ , there exists  $s'' \in S$  such that  $s \xrightarrow{d'} s''$  and  $s'' \xrightarrow{d-d'} s'$

**Definition 4.3** Let  $A = (L, \ell, X, Inv, T, \Sigma)$  be a timed automaton. The semantics of  $A$  is defined as the TTS  $S_A = (S, s_0, \xrightarrow{\quad}, \Sigma)$  where :

$S = L \times \mathbb{R}^X$

$s_0 = (\ell_0, v_0)$  with  $v_0(x) = 0$  for every  $x \in X$ ,

the transition relation,  $\xrightarrow{\quad}$  is composed of :

action transitions  $(\ell, v) \xrightarrow{a} (\ell', v')$  if and only if there exists  $\ell g, a, r \in T$  such that  $v \models g, v' = [r \leftarrow 0]v$  and  $v' \models Inv(\ell')$ .

delay transitions: if  $d \in R, (\ell, v) \xrightarrow{d} (\ell, v+d)$  if and only if  $v+d \models Inv(\ell)$  (<sup>1</sup> [http://www.iste.co.uk/data/doc\\_wrkszvritcbv.pdf](http://www.iste.co.uk/data/doc_wrkszvritcbv.pdf))

**Definition 1** Let  $A$  be a set of actions. A timed transition system TTS is a structure  $L = (S, A, R, s_0, \subseteq, U)$  where

$S$  is a set of states, with the initial state  $s_0 \in S$ ;

$A$  is a set of labels;

$\subseteq \subseteq S \times (A \times \mathbb{R}^{\geq 0}) \times S$  is the transition location; and

$U \subseteq \mathbb{R}^{\geq 0} \times S$  is the until predicate

**Definition 2** Let  $L_i = (S_i, A \times \mathbb{R}^{\geq 0}, s_0^i, \xrightarrow{\quad}, U^i)$ ,  $i \in 1, 2$ , be two TTS.

A timed bisimulation is a relation  $R \subseteq S_1 \times S_2$  with  $s_1^1 R s_2^2$  satisfying, for all  $a(d) \in A \times \mathbb{R}^{\geq 0}$ , the following transfer properties:

if  $s_1^1 R s_2^2$  and  $s_1^1 \xrightarrow{a(d)} s_1'^1$ , then  $\exists s_2' \in S_2 : s_2^2 \xrightarrow{a(d)} s_2'$  and  $s_1'^1 R s_2'$

if  $s_1^1 R s_2^2$  and  $s_1^1 \xrightarrow{a(d)} s_1'^1$ , then  $\exists s_1' \in S_1 : s_1^1 \xrightarrow{a(d)} s_1'$  and  $s_1' R s_2^2$

if  $s_1^1 R s_2^2$ , then  $U^1_d(s_1^1) \Leftrightarrow U^2_d(s_2^2)$

**Definition 3** A timed safety automaton is a structure  $(S, A, C, s_0, \subseteq, \vartheta, \kappa)$  where  $S$  is a set of states, with the initial state  $s_0 \in S$ ;

$A$  is a set of actions;

$C$  is a set of clocks

$\subseteq \subseteq S \times A \times \Phi(C) \times S$  is the set of edges;

$\vartheta : S \subseteq \Phi(C)$  is the invariant assignment function  $\kappa : S \subseteq \Phi_{fin}(C)$  is the clocks resetting function

**Model checking Delay transitions** Delay transitions correspond to the elapsing time while staying at some location. We write  $(s, v)$

$\xrightarrow{d}$

$(s, v+d)$ , where  $d \in \mathbb{R}^{\geq +}$ , provided that for every  $0 \leq e \leq d$ , the invariant  $I(s)$  holds for  $v+e$

**Model checking Action transitions** Action transitions correspond to the execution of a transition from  $T$ . We write  $(s, v)$

$$\xrightarrow{d}$$

$(s', v')$  where  $a \in \mathcal{A}$ , provided that there is a transition  $\langle s, a, \phi, \lambda, s' \rangle$  such that  $v$  satisfies  $\phi$  and  $v' = v[\lambda := 0]$

$\mathfrak{R}$

---

# Discussie

discussie geldigheidsgrenzen van de waarnemingen betrouwbaarheid van de waarnemingen waarde van de waarnemingen vergelijking van het oude en het nieuwe product/methode/apparaat volgens de genoemde criteria. De gewijzigde factor maakt het product/methode/apparaat geheel/half/niet beter



---

# Aanbeveling

aanbeveling adviezen en richtlijnen om de nieuw verkregen kennis in de praktijk toe te passen

Theoretical implication

Practical implication

Authors' contributions

Data availability statement

Declarations

Footnotes

Contributor Information

[4]

---

---

# Bronnen

- [1] Lamport L.: *TEX: A Document Preparation System*, Addison-Wesley, 1994
  - [2] Oostrum van P.: *Handleiding TEX*, Vakgroep Informatica, Universiteit Utrecht, 1998,  
<http://people.cs.uu.nl/piet/latexhnd.pdf>
  - [3] Wikibooks *TEX*:  
<http://nl.wikibooks.org/wiki/LaTeX>
  - [4] Wikibooks *TEX*:  
<https://www.waterkant.net/suriname/2023/05/29/milieuactivist-sleur-zeer-grote-onwaarheden->
  - [5] ... *TEX*:  
[https://www.nerc.com/\\_layouts/15/Nerc.404/CustomFileNotFound.aspx?requestUrl=https://www.nerc.com/pa/CI/ESISAC/Documents/E-ISAC\\_SANS\\_Ukraine\\_DUC\\_18Mar2016.pdf](https://www.nerc.com/_layouts/15/Nerc.404/CustomFileNotFound.aspx?requestUrl=https://www.nerc.com/pa/CI/ESISAC/Documents/E-ISAC_SANS_Ukraine_DUC_18Mar2016.pdf)
  - [6] ... *TEX*:  
<https://www.tweedekamer.nl/downloads/document?id=80443e97-f17e-499c-b3f2-ad608f32e1aa&title=Rapportage%20Staat%20van%20de%20infra%20RWS%20%28definitief%29.pdf>
  - [7] ... *TEX*:  
<https://www.nu.nl/internet/5814282/rekenkamer-waterwerken-niet-goed-beveiligd-tegen-cybera.html>
  - [8] ... *TEX*:  
<https://www.deltalimburg.nl/article/9824/Onderhoudswerkzaamheden+aan+Sluis+Linne+afgerond>
  - [9] ... *TEX*:  
<https://nieuwesluisterneuzen.eu/veiligheid>
  - [10] ... *TEX*:  
<https://www.mrdmarinesupport.nl/nl/maritieme-dienstverlening/ondersteuning-veiligheid/>
  - [11] ... *TEX*:  
<https://www.infrasite.nl/bouwen/2021/05/27/veiligheid-voorop-begin-project-sluis-of-brug-a>
  - [12] ... *TEX*:  
<https://www.wdodelta.nl/bediening-schutsluizen-vechterweerd-en-vilsteren>
  - [13] ... *TEX*:  
<https://www.infrasite.nl/waterbouw-deltas/2021/05/21/sluis-heel-onder-handen-genomen/>
  - [14] ... *TEX*:  
<https://www.hdsr.nl/actueel/nieuws/@154100/lichtprojecties-zetten-waterliniesluizen/>
-

- 
- [15] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<https://nos.nl/artikel/2277937-rekenkamer-hack-aanval-op-waterwerk-niet-altijd-opgemerkt>
- [16] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<https://varendoejesamen.nl/kenniscentrum/artikel/onderhoud-sluis-linne-afgerond>
- [17] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<https://www.gww-bouw.nl/artikel/de-eerste-sluis-met-kantelende-sluisdeur/>
- [18] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<https://tkhsecurity.com/nl/waterwerken/>
- [19] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<https://www.h2owaternetwerk.nl/h2o-actueel/rekenkamer-vitale-waterwerken-nog-onvoldoende-k>
- [20] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<https://www.magazinesrijkswaterstaat.nl/bereikbaarzeeland/2021/01/krammersluizencomplex-verleden-heden-en-toekomst>
- [21] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
[https://www.hdsr.nl/publish/pages/86927/sluizen\\_in\\_of\\_bij\\_een\\_waterkering\\_-\\_uitvoeringsregels.pdf](https://www.hdsr.nl/publish/pages/86927/sluizen_in_of_bij_een_waterkering_-_uitvoeringsregels.pdf)
- [22] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<https://apil.ibabs.eu/publicdownload.aspx?site=sluis&id=100100292>
- [23] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
[https://services.pilz.nl/wp-content/uploads/2021/12/brochure\\_bruggen\\_2018.pdf](https://services.pilz.nl/wp-content/uploads/2021/12/brochure_bruggen_2018.pdf)
- [24] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR375606/6>
- [25] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stb-2019-27.html>
- [26] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<https://a-quin.nl/nieuws/veiligheid-van-bruggen-sluizen-waarborgen-wie-wat-hoe/>
- [27] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
[https://www.gemeentesluis.nl/Bestuur\\_en\\_Organisatie/Wetten\\_Regels\\_Bekendmakingen](https://www.gemeentesluis.nl/Bestuur_en_Organisatie/Wetten_Regels_Bekendmakingen)
- [28] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<https://www.overijssel.nl/onderwerpen/verkeer-en-vervoer/varen-in-overijssel/informatie-bedieningstijden-sluizen-en-bruggen-noordwest-overijssel/>
- [29] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<https://www.rijkswaterstaat.nl/water/wetten-regels-en-vergunningen>
- [30] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<https://www.schuttevaaer.nl/nieuws/actueel/2022/11/23/binnenvaart-zit-klem-tussen-regels-en-realiteit-kapotte-steigers-en-gesperde-sluizen-dwin>
- [31] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
[https://repository.officiele-overheidspublicaties.nl/CVDR/CVDR271406/1/html/CVDR271406\\_1.html](https://repository.officiele-overheidspublicaties.nl/CVDR/CVDR271406/1/html/CVDR271406_1.html)
- [32] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<https://www.zeeland.nl/actueel/bedieningstijden-sluizen-en-bruggen>
-

- 
- [33] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<https://www.amsterdam.nl/verkeer-vervoer/varen-amsterdam/regels-varen/>
- [34] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<https://www.schielandendekrimpenerwaard.nl/wat-doen-we/regels-en-afspraken-over-beheer-keur-en-leggers/>
- [35] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<http://www.wetboek-online.nl/wet/Wet%20tot%20samenvoeging%20van%20de%20gemeenten%20Aardenburg%20en%20Sluis.html>
- [36] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<https://www.rijnland.net/regels-op-een-rij/richtlijnen-en-akkoorden/alle-regelgeving-van-rijnland/>
- [37] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<https://www.itbb.nl/diensten/advies-ce-markering-europese-richtlijnen/>
- [38] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<https://www.portofamsterdam.com/nl/scheepvaart/zeevaart/regelgeving>
- [39] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<https://www.watersportverbond.nl/nieuws/achterstallig-onderhoud-wachtplaatsen-bruggen-en-s>
- [40] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<https://varendoejesamen.nl/nieuws>
- [41] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<https://www.flevoland.nl/wat-doen-we/flevowegen-vlot-en-veilig-door-flevoland/water/varen-in-flevoland/bediening-bruggen-en-sluizen>
- [42] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32020L0012&from=DE>
- [43] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<https://www.werkenvoornederland.nl/organisatie/rijkswaterstaat/ict-middelen-maken-om-bruggen-sluizen-en-tunnels-te-besturen>
- [44] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<https://www.lobocom.nl/infra-bruggen-sluizen>
- [45] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<https://waterrecreatienederland.nl/content/uploads/2018/04/richtlijnen-vaarwegen-2017.pdf>
- [46] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<https://www.wetterskipfryslan.nl/melden-en-regelen/vergunningen-wetten-en-regels>
- [47] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<https://www.onlinezeilschool.nl/sluizen/>
- [48] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<https://www.provincie.drenthe.nl/onderwerpen/verkeer-vervoer/vaarwegen/rondje-drenthe/bedieningstijden/>

**Rampen** In dit hoofdstuk worden de resultaten van een deskresearch naar verschillende rampen behandeld. Hierbij een verslag naar de oorzaken van de rampen, de werkwijze waarop het product is ontwikkeld, de verwerking van feedback, implementatie en nazorg. Met behulp van het 4 variabelen

---

model wordt duidelijk gemaakt hoe het systeem is opgezet en wat daarin verkeerd is gegaan. Het hoofdstuk wordt afgesloten met een analyse van algemene kenmerken van de verschillende rampen die zijn onderzocht.

Het 4 variabelen model kort toegelicht Monitored variabelen: door sensoren gekwantificeerde fenomenen uit de omgeving, bijv temperatuur

Controlled variabelen: door actuatoren fenomenen uit de omgeving For example, monitored variables might be the pressure and temperature inside a nuclear reactor while controlled variables might be visual and audible alarms, as well as the trip signal that initiates a reactor shutdown; whenever the temperature or pressure reach abnormal values, the alarms go off and the shutdown procedure is initiated

Input variabelen: data die de software als input gebruikt Here, IN models the input hardware interface (sensors and analog-to-digital converters) and relates values of monitored variables to values of input variables in the software. The input variables model the information about the environment that is available to the software. For example, IN might model a pressure sensor that converts temperature values to analog voltages; these voltages are then converted via an A/D converter to integer values stored in a register accessible to the software.

Output variabelen: data die de software levert als output The output hardware interface (digital-to-analog converters and actuators) is modelled by OUT, which relates values of the output variables of the software to values of controlled variables. An output variable might be, for instance, a boolean variable set by the software with the understanding that the value true indicates that a reactor shutdown should occur and the value false indicates the opposite

Bronnen:

- [49] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0167642315001033>
- [50] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<https://www.cas.mcmaster.ca/~lawford/papers/AVoCS2013.pdf>
- [51] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<https://core.ac.uk/download/pdf/38891842.pdf>  
 Therac  
 sheets
- [52] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<https://web.cs.ucdavis.edu/~rogaway/classes/188/winter04/therac-25.pdf>
- [53] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
[https://people.physics.carleton.ca/~drogers/egs\\_windows\\_collection/tsld008.htm](https://people.physics.carleton.ca/~drogers/egs_windows_collection/tsld008.htm) [?]
- [54] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<https://en.wikipedia.org/wiki/Therac-25>
- [55] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<https://www.youtube.com/watch?v=-7gVqBY52MY> [?] reproduceren van de error. IN dit stuk wordt uitgelgd hoe het product werkt en waarom bepaalde beslssingen zijn genomen in de ontwerp/productiefase
- [56] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<https://www.bugsnap.com/blog/bug-day-race-condition-therac-25> kort artikel met daarin een opsomming van alle fouten in het systeem en een korte uitleg

- 
- [57] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<https://www.bowdoin.edu/~allen/courses/cs260/readings/therac.pdf> uitgebreid artikel over hoe de fout werd gereproduceerd en de resultaten daaruit voortkwamen. Alsnog werden er na de reproductie fase nog meer fouten gevonden.
- [58] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<https://hackaday.com/2015/10/26/killed-by-a-machine-the-therac-25/> artikel
- [59] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<https://ethicsunwrapped.utexas.edu/case-study/therac-25> onderzoeksartikel waarin de bug wordt uitgelgd: de racecondities, de bytepositie en het testen worden berkitiseerd evenals andere onderdelen van het softwareproces
- [60] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<https://thedailywtf.com/articles/the-therac-25-incident> [?] onrealistisch testplan. In dit artikel egt de auteur het belang nog eens uit van goede requirements en implementatie, niet de software is waar het probleem ligt
- [61] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<https://www.computer.org/csdl/magazine/co/2017/11/mco2017110008/13rRUxAStVR>  
[?] geschiedenis
- [62] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
[http://computingcases.org/case\\_materials/therac/case\\_history/Case%20History.html](http://computingcases.org/case_materials/therac/case_history/Case%20History.html)  
artikel
- [63] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<https://medium.com/swlh/software-architecture-therac-25-the-killer-radiation-machine-8a05>  
computer error. De ongeval en de malfunction nog een keer uitgelegd
- [64] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
[http://www.ccnr.org/fatal\\_dose.html](http://www.ccnr.org/fatal_dose.html) rapport
- [65] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<http://sunnyday.mit.edu/papers/therac.pdf>
- [66] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/101762/>  
onderzoeksartikel
- [67] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<http://www1.cs.columbia.edu/~junfeng/08fa-e6998/sched/readings/therac25.pdf>
- [68] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<https://ieeexplore.ieee.org/document/274940> uitgebreid artikel gaat hier ook wat meer over de hardware
- [69] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<https://www.linkedin.com/pulse/therac-25-industrial-design-engineering-systems-wang-ph-d>  
artikel waarin in 3 delen de problemaiek wordt blootgesteld
- [70] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
[http://www.cse.msu.edu/~cse470/Public/Handouts/Therac/Therac\\_2.html](http://www.cse.msu.edu/~cse470/Public/Handouts/Therac/Therac_2.html) case study  
sheets artikel waarin vooral de fabrikant ervan langs krijgt
- [71] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<http://users.csc.calpoly.edu/~jdalbey/SWE/Papers/THERAC25.html> lessons learned.  
Vooral de begrippen betrouwbaarheid, welgevalligheid, veiligheid en gebruiksvriendelijkheid
-

- 
- [72] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<https://bohr.wlu.ca/cpl64/therac/therac25.htm> root-cause analysis case study
- [73] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<https://dusk.geo.orst.edu/ethics/papers/Therac.Huff.pdf> case study
- [74] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
[https://www.sebokwiki.org/wiki/Medical\\_Radiation](https://www.sebokwiki.org/wiki/Medical_Radiation) opzetten van systematische acceptatie test met therac als voorbeeld
- [75] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1474667017448245> artikel waarin een diagnose plaatvindt voor het bedrijf en de ingenieur/ontwerper
- [76] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
[https://magsilva.pro.br/apps/wiki/testing/Therac\\_25](https://magsilva.pro.br/apps/wiki/testing/Therac_25) rapport oorzaken aangegeven in artikel
- [77] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<https://www.chemeurope.com/en/encyclopedia/Therac-25.html> het onderzoek en enkele ontwerptekeningen en oplossingen
- [78] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<https://pvs-studio.com/en/blog/posts/0438/>
- [79] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<https://www.coursera.org/lecture/software-design-threats-mitigations/therac-25-case-study-VmQPa>
- [80] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<https://www.semanticscholar.org/paper/The-story-of-the-Therac-25-in-LOTOS-Thomas/6c9c6024cf95aadae8b7edf1160e0e4500410eb9>
- [81] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<https://news.ycombinator.com/item?id=21679287> wiki
- [82] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<https://en.wikibooks.org/wiki/Professionalism/Therac-25> analyse
- [83] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<https://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.96.369&rep=rep1&type=pdf> samenvatting
- [84] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<https://onlineethics.org/cases/resources-engineering-and-science-ethics/investigation-therac-25-accidents-abstract>  
rapport over de fouten die de verschillende partijen hebben gemaakt( overheid, ingenieurs, bedrijf, operators) en de verbeterpunten
- [85] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<https://www.cs.colostate.edu/~bieman/CS314/Notes/therac25.pdf> [?] onderzoeksrapport
- [86] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<https://www.cs.ucf.edu/~dcm/Teaching/COP4600-Fall2010/Literature/Therac25-Leveson.pdf> [?] slides online over het technisch mankement Wat is er gebeurd, nou het volgende: Normal radiation treatments: 6,000 rads over a 3 week period, under certain
-

conditions Therac-25 was delivering 60,000 rads during one session. En wat ging er mis? Paradigm Shift

Therac-25 replaced expensive hardware safety interlocks with software controls Real-time software Design Race condition caused focusing element to be incorrectly set No indication of actual hardware settings Error messages appeared the same regardless of how important Error messages were difficult to understand All errors messages could be manually overridden

[87] ...  $\text{\LaTeX}$ :

<https://hci.cs.siue.edu/NSF/Files/Semester/Week13-2/PPT-Text/Slide13.html> [?] oorzaak-gevolg diagram

[88] ...  $\text{\LaTeX}$ :

<https://www.thinkreliability.com/InstructorBlogs/Blog-Therac-25.pdf> [?] veiligheidsanalyse naar de rapportage van foutmeldingen, de beslissingsmatrix waarmee het programma wordt uitgevoerd en de software-analyse door een consultat

[89] ...  $\text{\LaTeX}$ :

<https://sqa.stackexchange.com/questions/9798/asking-for-help-with-this-therac-25-bugged-co>

Krakend zorgsysteem door covid-19 in suriname

vaccinatieterkort communicatie met bevolking communicatie met binnenland testen van vaccinaties besmetting vanuit eht buitenland isolatie na vakantie en voor toeristen tekort aan ic-personeel tekort aan ic-bedden tekort aan zuurstof tekort aan middelen

Wat blijkt hieruit: de impact van de crisis wereldwijd de afhankelijkheid van landen op goede samenwerking Nut en noodzaak van regelgeving Naveling van maatregelen Communicatie over beleid vanuit de overheid naar de burgers Belang van een verzorgingstaat Een wetenschappelijke ontwikkeling die kan inspelen op gevoelige trends De impact van een lockdown op de economie Afschaling van andere noodzakelijke no-covid zorg De bereikbaarheid van een ziekenhuis Waar heeft het toe geleid?

[90] ...  $\text{\LaTeX}$ :

<https://www.waterkant.net/suriname/2007/02/06/school-in-suriname-gesloten-om-zenuwgasvoorr>

[91] ...  $\text{\LaTeX}$ :

[https://nl.wikipedia.org/wiki/Nationaal\\_Co%C3%B6rdinatiecentrum\\_voor\\_Rampenbeheersing](https://nl.wikipedia.org/wiki/Nationaal_Co%C3%B6rdinatiecentrum_voor_Rampenbeheersing)

[92] ...  $\text{\LaTeX}$ :

<https://www.examenkamer.nl/index.php/27-vca-examens-in-suriname>

Waterramp suriname met cyanide

boeing 737 crashes

algemene vragen oorzaken

[93] ...  $\text{\LaTeX}$ :

<https://www.seattletimes.com/business/boeing-aerospace/what-led-to-boeings-737-max-crisis-a-qa/>

[94] ...  $\text{\LaTeX}$ :

[https://www.schneier.com/blog/archives/2019/04/excellent\\_analy.html](https://www.schneier.com/blog/archives/2019/04/excellent_analy.html) fout in de software

[95] ...  $\text{\LaTeX}$ :

<https://www.forbes.com/sites/georgeavetisov/2019/03/19/malware-at-30000-feet-what-the-737-max-says-about-the-state-of-airplane-software-security?sh=4d26f7052a9e> het nationaal veiligheidsbelang



- 
- [96] ... **L<sup>A</sup>T<sub>E</sub>X**:  
<https://www.forbes.com/sites/lorenthompson/2020/11/23/five-reasons-return-of-boeings-737-max-to-service-is-important-to-national-security/?sh=2128ea552018> **falend toezicht**
- [97] ... **L<sup>A</sup>T<sub>E</sub>X**:  
<https://www.seattletimes.com/business/boeing-aerospace/failed-certification-faa-missed-safety-issues-in-the-737-max-system-implicated-in-the-liaison-onderzoeksrapport>
- [98] ... **L<sup>A</sup>T<sub>E</sub>X**:  
[https://www.faa.gov/foia/electronic\\_reading\\_room/boeing\\_reading\\_room/media/737\\_RTS\\_Summary.pdf](https://www.faa.gov/foia/electronic_reading_room/boeing_reading_room/media/737_RTS_Summary.pdf)
- [99] ... **L<sup>A</sup>T<sub>E</sub>X**:  
[https://en.wikipedia.org/wiki/Boeing\\_737\\_MAX\\_groundings](https://en.wikipedia.org/wiki/Boeing_737_MAX_groundings) **veiligheidsrisico's menselijke fouten**
- [100] ... **L<sup>A</sup>T<sub>E</sub>X**:  
<https://www.theverge.com/2019/5/2/18518176/boeing-737-max-crash-problems-human-error-mcas-overzicht-van-crashes>
- [101] ... **L<sup>A</sup>T<sub>E</sub>X**:  
<https://www.theverge.com/2019/3/22/18275736/boeing-737-max-plane-crashes-grounded-problems-veiligheidsopmerking>
- [102] ... **L<sup>A</sup>T<sub>E</sub>X**:  
<https://www.airlinerratings.com/news/boeings-737-max-will-one-safest-aircraft-history/aanpassingen>
- [103] ... **L<sup>A</sup>T<sub>E</sub>X**:  
<https://www.boeing.com/commercial/737max/737-max-software-updates.page> **waarschuwingen/output signalen**
- [104] ... **L<sup>A</sup>T<sub>E</sub>X**:  
<https://leehamnews.com/2020/11/24/boeing-737-max-changes-beyond-mcas/> **software gerelateerde fouten**
- [105] ... **L<sup>A</sup>T<sub>E</sub>X**:  
<https://spectrum.ieee.org/aerospace/aviation/how-the-boeing-737-max-disaster-looks-to-a-scientist-onderzoeksrapport-de-rol-van-de-publieke-opinie>
- [106] ... **L<sup>A</sup>T<sub>E</sub>X**:  
<https://pubsonline.informs.org/doi/10.1287/orms.2019.05.05/full/> **onderzoek van Europese luchtvaart agentschap**
- [107] ... **L<sup>A</sup>T<sub>E</sub>X**:  
<https://www.easa.europa.eu/newsroom-and-events/news/easa-declares-boeing-737-max-safe-return-service-europe> **veiligheidsvraagstuk**
- [108] ... **L<sup>A</sup>T<sub>E</sub>X**:  
<https://phys.org/news/2019-03-boeing-max-safety-tragedies.html> **artikel over sensoren**
- [109] ... **L<sup>A</sup>T<sub>E</sub>X**:  
<https://www.flightglobal.com/airframers/boeing-delays-737-max-10-deliveries-two-years-to-142245.article> **goedkeuring van Europese luchtvaart autoriteiten advies aan de faa**
-

- 
- [110] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<https://www.hstoday.us/subject-matter-areas/airport-aviation-security/oig-tells-faa-to-improve-safety-oversight-following-boeing-737-max-review/>
- [111] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<https://www.geekwire.com/2020/faas-go-ahead-737-maxs-return-flight-kicks-off-massive-soft>
- [112] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
[https://www.researchgate.net/publication/338420944\\_A\\_Promise\\_Theoretic\\_Account\\_of\\_the\\_Boeing\\_737\\_Max\\_MCAS\\_Algorithm\\_Affair](https://www.researchgate.net/publication/338420944_A_Promise_Theoretic_Account_of_the_Boeing_737_Max_MCAS_Algorithm_Affair) **achtergrond informatie**
- [113] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<http://www.b737.org.uk/mcas.htm> **algemeen vertrouwen**
- [114] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<https://www.cnbc.com/2019/05/16/what-you-need-to-know-about-boeings-737-max-crisis.html> **toestemming Europese autoriteiten problemen**
- [115] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<https://arstechnica.com/information-technology/2020/01/737-max-fix-slips-to-summer-and-thats-just-one-of-boeings-problems/> **uitgebreid artikel over de onderzoeken en het vliegverbod**
- [116] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<https://www.cnet.com/news/boeing-737-max-8-all-about-the-aircraft-flight-ban-and-investigation-computers-als-oorzaak-lessons-learned>
- [117] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<https://www.designnews.com/electronics-test/5-lessons-learn-boeing-737-max-fiasco>
- [118] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<https://www.eurocontrol.int/publication/effects-network-extra-standby-aircraft-and-boeing-single-point-of-failure>
- [119] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<https://dmd.solutions/blog/2019/04/05/how-a-single-point-of-failure-spoof-in-the-mcas-soft>
- [120] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<https://asiatimes.com/2021/01/boeings-737-max-and-the-fear-of-flying/> **lijst van technische aanpassingen**
- [121] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<https://www.caa.co.uk/Consumers/Guide-to-aviation/Boeing-737-MAX/>
- [122] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<https://dsm.forecastinternational.com/wordpress/2020/12/14/airbus-and-boeing-report-november-2020-commercial-aircraft-orders-and-deliveries/> **code lek**
- [123] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<https://www.wired.com/story/boeing-787-code-leak-security-flaws/>
- [124] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<https://www.fitchratings.com/research/corporate-finance/boeing-737-max-return-backlog-risks-remain-16-09-2020> **Cultuurverandering, de-regulatie, systeemwijziging of gewoon een kwestie van competentie**
- [125] ...  $\text{\LaTeX}$ :  
<https://www.aerospacetestinginternational.com/features/what-broke-the-737-max.html> **extra aanpassingen**
-

[126] ...  $\LaTeX$ :

<https://theaircurrent.com/aviation-safety/boeings-737-max-software-done-but-regulators-pl>  
 wat ging er mis een analyse van een ex-iloot De utoriteiten waren op de hoogte

[127] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.extremetech.com/extreme/303373-the-faa-knew-the-737-max-was-dangerous-and-kept>  
 kwaliteiten van het alarmsysteem niet goed bekend

[128] ...  $\LaTeX$ :

<https://time.com/5687473/boeing-737-alarm-system/>

[129] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.nasdaq.com/articles/boeing-gets-dealt-another-737-max-cancellation-blow.-what-it-means-for-boeing-stock-2020>

[130] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.eetimes.com/boeing-crashes-highlight-a-worsening-reliability-crisis/>  
 veiligheidsvraagstuk

[131] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.latimes.com/business/story/2019-12-11/faa-boeing-737-max-crashes>  
 probleemanalyse, veiligheidsvraagstuk

[132] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.politico.com/story/2019/03/15/boeing-737-max-grounding-1223072> fa-  
 lend toezicht

[133] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.pogo.org/analysis/2019/10/corrupted-oversight-the-faa-boeing-and-the-737-max/>

[134] ...  $\LaTeX$ :

[https://www.afacwa.org/the\\_inside\\_story\\_of\\_mcas\\_seattle\\_times](https://www.afacwa.org/the_inside_story_of_mcas_seattle_times) doelstellingen en  
 veiligheidsvraagstukken

[135] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.marxist.com/737-max-scandal-boeing-putting-profits-before-safety.htm>

[136] ...  $\LaTeX$ :

[https://finance.yahoo.com/news/australia-lifts-ban-boeing-737-035817682.html?guccounter=1&guce\\_referrer=aHR0cHM6Ly93d3cuZ29vZ2xlLmNvbS8&guce\\_referrer\\_sig=AQAAAHZCJYy\\_0A5VS2WiPoCvH4xdrRNkmkdsV5EWJ2RLIz\\_AS-rxsTty6AF1\\_HlmJiRyWYqCXDi4p0Xs4isYkNkCq2Pfo-pQ60Xz\\_IftNjm4FgoZiBMC4zpZlB6F0fwecrjE\\_ujAXZzG4xPJnWCd8-G3VLlPTY8h3H31eQ1i8hY9AIyy](https://finance.yahoo.com/news/australia-lifts-ban-boeing-737-035817682.html?guccounter=1&guce_referrer=aHR0cHM6Ly93d3cuZ29vZ2xlLmNvbS8&guce_referrer_sig=AQAAAHZCJYy_0A5VS2WiPoCvH4xdrRNkmkdsV5EWJ2RLIz_AS-rxsTty6AF1_HlmJiRyWYqCXDi4p0Xs4isYkNkCq2Pfo-pQ60Xz_IftNjm4FgoZiBMC4zpZlB6F0fwecrjE_ujAXZzG4xPJnWCd8-G3VLlPTY8h3H31eQ1i8hY9AIyy) autoriteiten krijgen tik op de vingers

[137] ...  $\LaTeX$ :

<https://medium.com/@jppaulreed/the-737max-and-why-software-engineers-should-pay-attention->

[138] ...  $\LaTeX$ :

<https://news.ycombinator.com/item?id=19414775>

[139] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.bbc.com/news/55366320>

[140] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.marketscreener.com/news/latest/China-studies-Boeing-737-MAX-recertification-wa>  
 motor in brand

- [141] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.euractiv.com/section/aviation/news/boeing-grounds-777s-after-engine-fire/>
- [142] ...  $\LaTeX$ :  
<https://gulfnnews.com/business/aviation/uae-airspace-to-see-return-of-boeing-737-max-1.1613627548923> **motor in brand gevlogen**
- [143] ...  $\LaTeX$ :  
<https://techxplore.com/news/2021-02-boeing-urges-grounding-777s.html>
- [144] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.politico.eu/article/uk-temporarily-bans-some-boeing-aircraft-after-pratt-white>
- [145] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.timeslive.co.za/news/world/2021-02-23-damage-to-united-boeing-777-engine-cons>  
**faa was niet kritisch genoeg**
- [146] ...  $\LaTeX$ :  
<https://federalnewsnetwork.com/government-news/2021/02/federal-watchdog-blasts-faa-over-certification-of-boeing-jet/>  
**china explosion 2015 tianjin verhaal van brandweermannen**  
**artikel**  
**invloed van social media**
- [147] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.economist.com/asia/2015/08/18/a-blast-in-tianjin-sets-off-an-explosion-online>
- [148] ...  $\LaTeX$ :  
<https://america.cgtn.com/2015/08/12/explosion-reported-in-tianjin-china>
- [149] ...  $\LaTeX$ :  
<https://factcheck.afp.com/no-photo-was-taken-chinese-city-tianjin-august-2015>  
**vergelijking van twee rampen**
- [150] ...  $\LaTeX$ :  
<https://airshare.air-inc.com/how-does-the-beirut-explosion-compare-to-tianjin>  
**overheid en media**
- [151] ...  $\LaTeX$ :  
<https://newbloommag.net/2015/08/17/tianjin-explosion/>  
**chemische industrie onder de loep**
- [152] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.voanews.com/east-asia-pacific/tianjin-blast-puts-spotlight-chemical-industry>
- [153] ...  $\LaTeX$ :  
<https://abcnews.go.com/International/apocalyptic-aftermath-devastating-images-tianjin-china/story?id=33057017>
- [154] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.reachingoutacrossdurham.co.uk/osk/tianjin-explosion-2021>
- [155] ...  $\LaTeX$ :  
<https://aiche.onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1002/prs.11789>
- [156] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.automotivelogistics.media/thousands-of-cars-destroyed-in-tianjin-port-explosion-13570.article>
-

[157] ...  $\LaTeX$ :

[https://www.joc.com/port-news/asian-ports/port-tianjin/tianjin-port-explosions-could-be-most-expensive-maritime-disaster\\_20150826.html](https://www.joc.com/port-news/asian-ports/port-tianjin/tianjin-port-explosions-could-be-most-expensive-maritime-disaster_20150826.html)

[158] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.bloomberg.com/news/articles/2015-08-12/explosion-in-northern-china-shatters-w>

[159] ...  $\LaTeX$ :

[https://unece.org/fileadmin/DAM/env/documents/2016/TEIA/OECD\\_WGCA\\_24-27\\_OCT\\_2016/Session\\_3\\_Zhao\\_-\\_Introduction\\_of\\_Tianjin\\_Accident\\_-\\_Jinsong\\_Zhao.pdf](https://unece.org/fileadmin/DAM/env/documents/2016/TEIA/OECD_WGCA_24-27_OCT_2016/Session_3_Zhao_-_Introduction_of_Tianjin_Accident_-_Jinsong_Zhao.pdf)

**gemaakte fouten**

[160] ...  $\LaTeX$ :

<https://porteconomicsmanagement.org/pemp/contents/part6/port-resilience/site-2015-tianjin-port-explosions/>

[161] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.alamy.com/stock-image-tianjin-china-17th-aug-2015-tianjin-explosion-aftermath.html>

[162] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.popularmechanics.com/technology/news/a16871/massive-explosions-china-city-of-tianjin/>

[163] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.imago-images.com/st/0080815934>

[164] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.chemistryworld.com/news/deadly-chemical-blast-at-chinese-port/8857.article>

[165] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.process-worldwide.com/tianjin-explosion-from-chemical-perspective-insights-and-vergelijking-met-andere-explosies>

[166] ...  $\LaTeX$ :

<https://apnews.com/article/lebanon-fires-us-news-explosions-middle-east-53f4206a7f1db08122>  
**invloed van de ramp op de industrie**

[167] ...  $\LaTeX$ :

<https://fortune.com/2015/08/14/tianjin-port-explosion-shipping-delays/> **is er sprake van een doofpot**

[168] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.washingtontimes.com/news/2015/aug/20/inside-china-tianjin-explosions-cover-up-eigendomsverzekering>

[169] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.artemis.bm/news/tianjin-explosions-property-insurance-loss-could-reach-3-5bn->

[170] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.thechinastory.org/yearbooks/yearbook-2015/forum-the-abyss-%E5%9D%8E/tianjin-explosions/> **effecten op de lange termijn**

[171] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.flexport.com/blog/tianjin-explosion-effect-on-supply-chains/>

[172] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.cicm.org.my/images/articles/CICM-Article-on-Tianjin-Blast-Oct2015.pdf>  
pdf lessons learned

[173] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.genre.com/knowledge/blog/lessons-from-the-tianjin-explosion-en.html>

[174] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.ft.com/content/ad62904c-44ce-11e5-b3b2-1672f710807b>

[175] ...  $\LaTeX$ :

[https://www.huffingtonpost.co.uk/2015/08/13/tianjin-explosion-china-shocking-footage-caught-on\\_7980888.html](https://www.huffingtonpost.co.uk/2015/08/13/tianjin-explosion-china-shocking-footage-caught-on_7980888.html)

[176] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.thatsmags.com/china/post/19189/massive-fire-rocks-tianjin-port> ge-  
volgen voor de industrie

[177] ...  $\LaTeX$ :

[https://www.everstream.ai/risk-center/special-reports/  
the-jiangsu-yancheng-explosion/](https://www.everstream.ai/risk-center/special-reports/the-jiangsu-yancheng-explosion/)

[178] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.newyorker.com/news/news-desk/after-tianjin-an-outbreak-of-mistrust-in-china>  
framing vanuit de chinese media

[179] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.neliti.com/publications/101997/the-chinese-media-framing-of-the-2015s-tianjin-explosion>

[180] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.reinsurancene.ws/chinese-insurers-settle-1-5-billion-tianjin-blast-claims/>  
nieuwsartikel

[181] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.thechemicalengineer.com/news/update-78-confirmed-dead-after-chinese-chemicals-explosion/>

[182] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.caixinglobal.com/2016-11-10/chinese-executive-receives-suspended-death-sentence-for-2015-tianjin-explosion.html>  
toegang tot de ramplplek vanuit de okale journalistiek

[183] ...  $\LaTeX$ :

<https://chinadigitaltimes.net/2015/08/he-xiaoxin-how-far-can-i-go-and-how-much-can-i-do/>  
artikel

[184] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.wnpr.org/post/china-examines-aftermath-immense-twin-explosions-killed-dozens>

[185] ...  $\LaTeX$ :

<https://theconversation.com/what-is-ammonium-nitrate-the-chemical-that-exploded-in-beirut>

[186] ...  $\LaTeX$ :

<https://chemicalwatch.com/36730/nationwide-inspections-in-china-follow-tianjin-explosion/>

[187] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.thehindu.com/news/international/investigation-begun-into-china-gas-explosion-at-chemical-plant/article34818324.ece>

---

- [188] ...  $\LaTeX$ :  
<https://santiagotimes.cl/2019/03/24/64-killed-600-injured-in-china-chemical-plant-blast/>  
oorzaken
- [189] ...  $\LaTeX$ :  
<https://klingecorp.com/blog/what-caused-the-tianjin-explosions/> case study  
mismanagement als oorzaak
- [190] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.nytimes.com/2016/02/06/world/asia/tianjin-explosions-were-result-of-mismanagement.html>
- [191] ...  $\LaTeX$ :  
<https://cen.acs.org/articles/94/web/2016/02/Chinese-Investigators-Identify-Cause-Tianjin.html> autoriteiten publiceren onderzoeksrapport
- [192] ...  $\LaTeX$ :  
<https://cen.acs.org/articles/94/i7/Chinese-Investigators-Identify-Cause-Tianjin.html> fotos van de rampplek
- [193] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.theatlantic.com/photo/2015/08/photos-of-the-aftermath-of-the-massive-explosion/401228/>
- [194] ...  $\LaTeX$ :  
<https://edition.cnn.com/2015/08/13/asia/china-tianjin-explosions/index.html>  
niuwesartikel
- [195] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.cbc.ca/news/world/china-explosion-tianjin-1.3189455> verantwoorde-  
lijke
- [196] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.thestar.com/news/world/2016/11/09/chinese-executive-gets-death-sentence-over-tianjin-explosion.html>  
risicobeperking/controle
- [197] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.swissre.com/en/china/news-insights/articles/analysis-of-tianjin-port-explosion-china.html>  
censuur
- [198] ...  $\LaTeX$ :  
<https://foreignpolicy.com/2015/09/10/censored-china-young-survivor-tianjin-explosion-viral-video/>  
censuur
- [199] ...  $\LaTeX$ :  
<https://qz.com/756872/a-year-after-the-tianjin-blast-public-mourning-and-discussion-about-the-explosion/>  
verschillende artikelen
- [200] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.scmp.com/topics/tianjin-warehouse-explosion-2015>
- [201] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.wsj.com/articles/BL-CJB-27664>
-

- [202] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.nbcnews.com/news/world/tianjin-explosions-californian-witness-filmed-dramatic->
- [203] ...  $\LaTeX$ :  
<https://ui.adsabs.harvard.edu/abs/2016AGUFM.S13D..06P/abstract> afwikkeling van de  
ramp
- [204] ...  $\LaTeX$ :  
<https://chinadialogue.net/en/pollution/9188-back-to-the-blast-zone-one-year-after-the-tia>
- [205] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.wired.com/2015/08/chinas-huge-tianjin-explosion-looked-like-space/>
- [206] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.abc.net.au/news/2015-08-13/explosion-rocks-north-chinese-city-of-tianjin/6693336?nw=0>  
ambtenaren onderzocht  
risico-inschatting
- [207] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.mdpi.com/2071-1050/12/3/1169/htm>
- [208] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.mdpi.com/2071-1050/12/3/1169/htm>
- [209] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.cbsnews.com/news/tianjin-port-china-massive-explosion-hundreds-injured/>
- [210] ...  $\LaTeX$ :  
[https://www.hkjcdpri.org.hk/download/casestudies/Tianjin\\_CASE.pdf](https://www.hkjcdpri.org.hk/download/casestudies/Tianjin_CASE.pdf)
- [211] ...  $\LaTeX$ :  
<https://time.com/3996168/tianjin-explosion-china-pictures/>  
onderzoeksrapport
- [212] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.hfw.com/Tianjin-Port-explosion-August-2015>
- [213] ...  $\LaTeX$ :  
<https://news.un.org/en/story/2015/08/506912-following-tianjin-explosion-un-expert-calls-ch>
- [214] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.france24.com/en/20150812-huge-explosions-rock-chinese-city-tianjin>
- [215] ...  $\LaTeX$ :  
<https://choice.npr.org/index.html?origin=https://www.npr.org/2015/08/14/432280627/what-caused-the-warehouse-explosions-in-tianjin-china> 123 verantwoor-  
delijken
- [216] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.bbc.com/news/world-asia-china-35506311>
- [217] ...  $\LaTeX$ :  
[https://www.washingtonpost.com/gdpr-consent/?next\\_url=https%3a%2f%2fwww.washingtonpost.com%2fnews%2fworldviews%2fwp%2f2015%2f08%2f12%2fvideos-show-chinese-city-of-tianjin-rocked-by-enormous-explosion%2f](https://www.washingtonpost.com/gdpr-consent/?next_url=https%3a%2f%2fwww.washingtonpost.com%2fnews%2fworldviews%2fwp%2f2015%2f08%2f12%2fvideos-show-chinese-city-of-tianjin-rocked-by-enormous-explosion%2f)  
lang artikel
-





[234] ...  $\LaTeX$ :

<https://cio.economictimes.indiatimes.com/news/digital-security/security-researchers-hack-steal-tesla-model-x-within-minutes/79406553> veiligheidsvraagstuk rapport over autopilot

[235] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.forbes.com/sites/bradtempleton/2019/09/06/ntsb-report-on-tesla-autopilot-accident-shows-whats-inside-and-its-not-pretty-for-fsd/?sh=6905e7d4dc55> de invloed van de bestuurder bij tesla ongeluk

[236] ...  $\LaTeX$ :

<https://techcrunch.com/2021/01/08/nhtsa-tesla-sudden-unintended-acceleration-driver-error/> veiligheidsvraagstuk

[237] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.darkreading.com/threat-intelligence/security-risks-discovered-in-tesla-backup-d-d-id/1339462> veiligheidsvraagstuk

[238] ...  $\LaTeX$ :

<https://portswigger.net/daily-swig/web-based-attack-crashes-tesla-driver-interface> veiligheidsvraagstuk

[239] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.cnbc.com/2019/04/03/chinese-hackers-tricked-teslas-autopilot-into-switching-lambda.html> veiligheidsvraagstuk veiligheidsvraagstuk

[240] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.vox.com/recode/2020/2/26/21154502/tesla-autopilot-fatal-crashes> rapport over ongeluk veiligheidsvraagstuk veiligheidsvraagstuk

[241] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.caranddriver.com/news/a29369387/nhtsa-tesla-safety/> veiligheidsvraagstuk ransomware aanval op tesla tesla batterij is veiligheidsvraagstuk geworden

[242] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.latimes.com/business/story/2020-07-01/federal-safety-officials-probe-tesla-battery> ongeluk

[243] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.bbc.com/news/technology-51645566> veiligheidsvraagstuk veiligheidsvraagstuk

[244] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.thedrive.com/news/33272/tesla-discarded-old-car-parts-with-customers-personal-data> dodelijk ongeluk

[245] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.theguardian.com/technology/2018/jun/07/tesla-fatal-crash-silicon-valley-autopilot> veiligheidsvraagstuk: ransomware veiligheidsvraagstuk: medewerker in de fout

[246] ...  $\LaTeX$ :

<https://digitalguardian.com/blog/tesla-data-theft-case-illustrates-danger-insider-threat>

[247] ...  $\LaTeX$ :

<https://jalopnik.com/tesla-is-stopping-some-model-3-production-report-1846353323> veiligheidsvraagstuk: hackers je systeem laten testen verdedigen tegenover ransomware veiligheidsrisico prijzen omlaag autopilot

---

[248] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.bloomberg.com/graphics/2019-tesla-model-3-survey/autopilot.html>  
malware door een medewerker

[249] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.teslarati.com/tesla-employee-fbi-thwarts-russian-cybersecurity-attack/>  
dodelijk ongeluk

[250] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.marketwatch.com/story/apple-engineer-killed-in-tesla-suv-crash-on-silicon-valley>

[251] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.marketwatch.com/story/nearly-100-of-teslas-stolen-in-the-us-since-2011-have-been-recovered>  
waarom een tesla stelen bijna onmogelijk is

[252] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.welivesecurity.com/2019/03/25/white-hats-hack-tesla-keep/> veilig-  
heidsonderzoek

[253] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.tripwire.com/state-of-security/security-data-protection/tesla-encouraging-good-faith-security-research-in-bug-bounty-program/> soft-  
warefout maakt diefstal mogelijk

[254] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.bankinfosecurity.com/tesla-model-x-stolen-in-minutes-using-software-flaws-a-1>  
fouten ontdekt in onderzoek

[255] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.cnet.com/roadshow/news/tesla-ev-appeal-loyalty-study/>

[256] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.bbc.com/news/technology-56156801>  
tesla cloud gehacked

[257] ...  $\LaTeX$ :

<https://arstechnica.com/information-technology/2018/02/tesla-cloud-resources-are-hacked-to-run-cryptocurrency-mining-malware/>

[258] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.motortrend.com/news/tesla-model-y-ev-safety-quality-issues-problems/>

[259] ...  $\LaTeX$ :

<https://securityledger.com/2019/04/hackers-remotely-steer-tesla-model-s-using-autopilot-s>

[260] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.pcmag.com/news/report-tesla-suspends-model-3-production-in-california-until-march>

[261] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.scmp.com/business/money/article/3121173/tesla-conduct-complete-self-inspection-after-chinese-regulators>

[262] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.businesswire.com/news/home/20180220005222/en/RedLock-Releases-Cloud-Security-Report-Highlighting-Focus-on-Shared-Responsibilities-Uncovers>

[263] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.epa.gov/automotive-trends/highlights-automotive-trends-report>

---

[264] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.livemint.com/Companies/o2QLbtJc9EQ7ZcpxqgFbBP/Teslas-reward-for-finding-security-bugs-Model-3.html>

[265] ...  $\LaTeX$ :

<https://revealnews.org/blog/tesla-fired-safety-official-for-reporting-unsafe-conditions-l>

[266] ...  $\LaTeX$ :

<https://heimdalsecurity.com/blog/security-alert-teslacrypt-4-0-unbreakable-encryption-wor>

[267] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.eweek.com/cloud/tesla-cloud-account-data-breach-revealed-in-redlock-security->

[268] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.theverge.com/2020/10/21/21527577/tesla-full-self-driving-autopilot-beta-softwa>

[269] ...  $\LaTeX$ :

file:///C:/Users/gally/Downloads/applsci-10-02749-v2.pdf

[270] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.braincreators.com/brainpower/insights/teslas-data-engine-and-what-we-should-a>

[271] ...  $\LaTeX$ :

<https://bernardmarr.com/default.asp?contentID=1251>

[272] ...  $\LaTeX$ :

<https://arstechnica.com/cars/2019/10/how-teslas-latest-acquisition-could-accelerate-autopi>

[273] ...  $\LaTeX$ :

<https://towardsdatascience.com/teslas-deep-learning-at-scale-7eed85b235d3>

[274] ...  $\LaTeX$ :

file:///C:/Users/gally/Downloads/applsci-10-02749-v2.pdf

[275] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.techiexpert.com/how-tesla-is-using-artificial-intelligence-and-big-data/>

[276] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.analyticssteps.com/blogs/how-tesla-making-use-artificial-intelligence-its-oper>

[277] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.forbes.com/sites/bernardmarr/2018/01/08/the-amazing-ways-tesla-is-using-artificial-intelligence-and-big-data/?sh=5e396aa24270>

[278] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.cnn.com/2021/04/21/tech/tesla-full-self-driving-launch/index.html>

[279] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.theverge.com/2021/3/18/22338427/tesla-autopilot-crash-michigan-nhtsa-investiga>

[280] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.wionews.com/technology/doctor-among-victims-of-lethal-tesla-car-crash-in-texa>

[281] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.bloomberg.com/news/newsletters/2021-06-23/hyperdrive-daily-after-30-tesla-crashes-what-s-a-regulator-to-do>

---

- 
- [282] ...  $\LaTeX$ :  
[https://en.wikipedia.org/wiki/Tesla\\_Autopilot](https://en.wikipedia.org/wiki/Tesla_Autopilot)
- [283] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.nhtsa.gov/technology-innovation/automated-vehicles-safety>
- [284] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.caradvice.com.au/947080/elon-musk-responds-to-deadly-texas-tesla-crash-as-con>
- [285] ...  $\LaTeX$ :  
<https://usa.streetsblog.org/2021/04/19/regulators-could-have-prevented-fatal-tesla-crash/>
- [286] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.brookings.edu/research/autonomous-vehicles-as-a-killer-app-for-ai/>
- [287] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.latimes.com/business/story/2020-02-24/autopilot-data-secrecy>
- [288] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.jdsupra.com/post/contentViewerEmbed.aspx?fid=9844cae0-aa5a-45a5-988f-7f02fa5709c1>
- [289] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.washingtonpost.com/technology/2020/10/21/tesla-self-driving/>
- [290] ...  $\LaTeX$ :  
<https://spectrum.ieee.org/cars-that-think/transportation/self-driving/fatal-tesla-autopilot-crash-reminds-us-that-robots-arent-perfect>
- [291] ...  $\LaTeX$ :  
<https://thenextweb.com/news/another-tesla-owner-is-dead-because-of-autopilot>
- [292] ...  $\LaTeX$ :  
<https://towardsdatascience.com/another-self-driving-car-accident-another-ai-development-1>
- [293] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.theautochannel.com/news/2021/07/21/1024631-is-it-still-wrongful-death-if-car-1.html>
- [294] ...  $\LaTeX$ :  
<https://ai.stackexchange.com/questions/1488/why-did-a-tesla-car-mistake-a-truck-with-a-br>
- [295] ...  $\LaTeX$ :  
<https://resources.tasking.com/p/benefits-tesla-autopilot-and-how-adas-will-save-lives>
- [296] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.jipitec.eu/issues/jipitec-9-3-2018/4806>
- [297] ...  $\LaTeX$ :  
<https://static.tti.tamu.edu/conferences/traffic-safety19/presentations/lunch/harkey.pdf>
- [298] ...  $\LaTeX$ :  
<https://thepressfree.com/have-google-and-amazon-backed-the-wrong-technology/>
- [299] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.irishtimes.com/business/innovation/robotaxis-have-google-and-amazon-backed-the>  
4626749
-

[300] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.afr.com/technology/how-teslas-autopilot-got-it-wrong-in-fatal-crash-20160704->

[301] ...  $\LaTeX$ :

<https://economictimes.indiatimes.com/markets/stocks/news/what-me-worry-fed-chiefs-emotional-tone-can-drive-markets-study-suggests/articleshow/84618073.cms>

[302] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.ehstoday.com/safety/article/21919260/ntsb-fatal-crash-involving-tesla-autopilot>

[303] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.vanityfair.com/news/2016/07/how-the-media-screwed-up-the-fatal-tesla-accident>  
tesla crash report

[304] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.reuters.com/business/autos-transportation/us-safety-agency-says-it-has-opened-probes-into-10-tesla-crash-deaths-since-2016-2021-06->

[305] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.politico.com/news/2021/05/18/ntsb-tesla-owner-was-in-drivers-seat-before-apri>

[306] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.theverge.com/2021/5/10/22429198/tesla-ntsb-texas-crash-driverless-preliminary->

[307] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.cnet.com/roadshow/news/tesla-autopilot-nhtsa-crash-report-self-driving-car-dr>

[308] ...  $\LaTeX$ :

<https://abc11.com/tesla-crash-battery-fire-national-transportation-safety-board-driverless-10619772/>

[309] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.businessinsider.com/tesla-autopilot-crashes-regulators-open-probes-into-30-rep-international=true&r=US&IR=T>

[310] ...  $\LaTeX$ :

<https://driving.ca/column/lorraine/lorraine-explains-what-the-nhtsas-self-driving-car-cra>

[311] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.teslarati.com/tesla-model-s-crash-texas-ntsb-preliminary-report/>

[312] ...  $\LaTeX$ :

<https://insideevs.com/news/506498/ntsb-report-tesla-texas-crash/>

[313] ...  $\LaTeX$ :

<https://electrek.co/2021/06/03/tesla-tsla-crashes-report-new-orders-in-china-free-falling>

[314] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.newsy.com/stories/ntsb-releases-report-on-fatal-tesla-crash/>

[315] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.ndtv.com/world-news/autopilot-not-used-in-april-tesla-crash-says-us-report-24>

[316] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.autocar.co.nz/autocar-news-app/fatal-driverless-tesla-crash-report-shows-autop>

[317] ...  $\LaTeX$ :

[https://teleperformance-waha.sabacloud.com/Saba/Web\\_spf/EU2PRD0152/app/dashboard](https://teleperformance-waha.sabacloud.com/Saba/Web_spf/EU2PRD0152/app/dashboard)

---

- 
- [318] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.independent.co.uk/news/world/americas/tesla-texas-crash-model-s-autopilot-b184.html>
- [319] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.wired.com/2017/01/probing-teslas-deadly-crash-feds-say-yay-self-driving/>
- [320] ...  $\LaTeX$ :  
<https://saferoads.org/wp-content/uploads/2020/03/AV-Crash-List-with-Photos-February-2020.pdf>
- [321] ...  $\LaTeX$ :  
<https://mashable.com/article/nhtsa-tesla-autopilot-model-x-crash-investigation>
- [322] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.usnews.com/news/top-news/articles/2021-03-18/us-safety-agency-reviewing-23-tesla-crashes-three-from-recent-weeks>
- [323] ...  $\LaTeX$ :  
<https://chicago.suntimes.com/consumer-affairs/2021/6/30/22557122/nhtsa-automated-driving-crash-reports-tesla-national-highway-traffic-safety-administratio>
- [324] ...  $\LaTeX$ :  
<https://arstechnica.com/cars/2021/05/ntsb-finds-no-reason-to-suspect-autopilot-in-fatal-t>
- [325] ...  $\LaTeX$ :  
<https://jalopnik.com/the-ntsb-to-partially-blame-teslas-autopilot-in-fatal-c-1803136365>
- [326] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.latimes.com/business/autos/la-fi-hy-tesla-autopilot-20170119-story.html>
- [327] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.vice.com/en/article/z3xxaw/ntsb-releases-preliminary-report-on-tesla-crash-tha>
- [328] ...  $\LaTeX$ :  
<https://choice.npr.org/index.html?origin=https://www.npr.org/2018/06/07/618081406/no-driver-input-detected-in-seconds-before-deadly-tesla-crash-ntsb-finds>
- [329] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.click2houston.com/news/local/2021/04/18/2-men-dead-after-fiery-tesla-crash-in-spring-officials-say/>
- [330] ...  $\LaTeX$ :  
<https://static.nhtsa.gov/odi/inv/2016/INCLA-PE16007-7876.pdf>
- [331] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.firstpost.com/tech/news-analysis/tesla-model-s-involved-in-fatal-crash-in-the.html>
- [332] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.autoweek.com/news/green-cars/a36173804/both-local-police-and-nhtsa-probe-tesla>
- [333] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.zdnet.com/article/apple-and-tesla-under-fire-over-software-engineers-fatal-au>
- [334] ...  $\LaTeX$ :  
[https://www.google.com/search?q=tesla+crash+report&rlz=1C1AVUC\\_](https://www.google.com/search?q=tesla+crash+report&rlz=1C1AVUC_)
-

enNL953NL953&ei=p3kNYa6sLI\_UsAeSoZrwDw&start=100&sa=N&ved=2ahUKEwjum77s\_ZzyAhUPKuwKHZKQBv44WhDw0wN6BAgBEEg&biw=1920&bih=933

vlucht 1951

[335] ...  $\LaTeX$ :

[https://nl.wikipedia.org/wiki/Turkish\\_Airlines-vlucht\\_1951](https://nl.wikipedia.org/wiki/Turkish_Airlines-vlucht_1951) technisch rapport

[336] ...  $\LaTeX$ :

[file:///C:/Users/gally/Downloads/rapport\\_ta\\_nl\\_aangepast.pdf](file:///C:/Users/gally/Downloads/rapport_ta_nl_aangepast.pdf) beschrijving terugblik met overlevenden tijdlijn

[337] ...  $\LaTeX$ :

[https://www.noordhollandsdagblad.nl/cnt/dmf20190221\\_65390940](https://www.noordhollandsdagblad.nl/cnt/dmf20190221_65390940) artikel terugblik met overlevenden advies raad voor de veiligheid de overlevende, de oorzaak, regeling, herdenking, smartengeld verhaal van een overlevende herdenking herdenking bemanning deed niets met foutmelding parlementaire besluitenlijst kamervragen over de onafhankelijkheid van de raad voor veiligheid verhaal van een overlevende beschrijvend artikel van letsel en gewonden

[338] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.ntvg.nl/artikelen/vliegtuigongeval-schiphol-25-02-2009-letsels-en-verdeling-v> technische fout als oorzaak

[339] ...  $\LaTeX$ :

[https://nl.wikinews.org/wiki/Technische\\_fout\\_oorzaak\\_vliegtuigcrash\\_Turkish\\_Airlines-vlucht\\_1951](https://nl.wikinews.org/wiki/Technische_fout_oorzaak_vliegtuigcrash_Turkish_Airlines-vlucht_1951) gesprek met pieter van vollenhove voorzitter van de onderzoeksraad voor veiligheid onderzoeksraad voor veiligheid is onderdruk gezet

[340] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.luchtvaartnieuws.nl/nieuws/categorie/72/algemeen/conclusies-crash-tk1951-na-amerikaanse-druk-afgezwakt> niuwesartikel feitenverloop

[341] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.adformatie.nl/contentmarketing/communicatie-na-vliegcrash-vertoonde-gebreken-zwarte-doos>

[342] ...  $\LaTeX$ :

<https://flightlevel.be/244/onderzoek-polderbaan-crash-turkish-airlines-1951/>

[343] ...  $\LaTeX$ :

<http://wikimapia.org/11633002/nl/Crash-Turkish-Airlines-vlucht-1951>

[344] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.flightradar24.com/data/flights/tk1951>

[345] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.flightstats.com/v2/flight-tracker/TK/1951>  
de mali missie

[346] ...  $\LaTeX$ :

<https://joop.bnnvara.nl/nieuws/rapport-haalbaarheid-en-houdbaarheid-van-mali-missie-twijfel>

[347] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.consilium.europa.eu/nl/press/press-releases/2021/01/11/eucap-sahel-mali-mission-extended-until-31-january-2023-and-mandate-adjusted/>

[348] ...  $\LaTeX$ :

<https://nos.nl/artikel/650637-kamer-bezorgd-over-mali-missie>

---



[349] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.bnr.nl/nieuws/10015679/koenders-positief-tegenover-verlening-mali-missie>

[350] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.bnr.nl/nieuws/politiek/10345553/kabinet-wil-mali-missie-stoppen-verrassend-bes>

[351] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.ad.nl/nieuws/clash-om-mali-missie-dreigt-binnen-coalitie~a4151d4f/>

[352] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.nd.nl/cultuur/boeken/536861/boek-kijkje-bij-de-mali-missie>

[353] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.youtube.com/watch?v=jmZ6uSbpCvg>

[354] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.ewmagazine.nl/nederland/achtergrond/2016/07/twee-nederlanse-militairen-dood-bij-oefening-mali-missie-325226/>

[355] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.nporadiol.nl/nieuws/cultuur-media/9e3b076e-5401-4630-bf39-f925213c5b6b/onverwachte-openhartigheid-over-missie-in-mali>

[356] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.parlementairemonitor.nl/9353000/1/j9vvi5epmjley0/vjfm5p0nujzw?ctx=vj2mc67lofnr>

sollicitatie de bureaucratie aankomst interview van de burgerbevolking steun van de bevolking minuut 15:00 de organisatie minuut 23:00 De militaire briefing minuut 34:00 prioriteit minuut 39:00 briefing minuut 40:00 de communicatie met ministerie over inlichten minuut 44:00

[357] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.2doc.nl/documentaires/series/2doc/2016/juli/de-missie.html>

militair overleden door schietoefening in ossendrecht

[358] ...  $\LaTeX$ :

<https://amp.nos.nl/artikel/2094524-militair-omgekomen-bij-schietoefening-ossendrecht.html>

[359] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.onderzoeksraad.nl/nl/page/4293/lessen-uit-schietongeval-ossendrecht>

[360] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.bndestem.nl/bergen-op-zoom/dood-van-militair-sander-klap-35-in-ossendrecht-wa>

Wat is de rol van defensie? Wat is er gedaan om de veiligheid van de medewerkers te waarborgen? Waarom zijn deze regels niet nageleefd? Wat zijn de gevolgen? Zijn de acties die naderhand zijn ondernomen wel redelijk naar de slachtoffers, het nationale veiligheidsbeeld en de medewerkers? schipholbrand

Wat is er gebeurd?

[361] ...  $\LaTeX$ :

<https://nl.wikipedia.org/wiki/Schipholbrand> artikel

[362] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.youtube.com/watch?v=li-hfEzxFfk> psychologische gevolgen rapport

[363] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.onderzoeksraad.nl/nl/page/392/brand-cellencomplex-schiphol-oost-nacht-van-26-o> artikel met video herdenking impact op de persoon herdenking

[364] ...  $\LaTeX$ :

[https://www.vpro.nl/argos/speel~POMS\\_VPRO\\_461907~schadevergoeding-voor-ex-verdachte-schipph.html](https://www.vpro.nl/argos/speel~POMS_VPRO_461907~schadevergoeding-voor-ex-verdachte-schipph.html) chronologie

[365] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.nu.nl/binnenland/3355935/feitenoverzicht-schipholbrand-en-rechtszaken.html> tijdlijn

[366] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.singeluitgeverijen.nl/isbn/de-schipholbrand/> vervolgens van ministers beeldanalyse en reconstructie

[367] ...  $\LaTeX$ :

<https://eenvandaag.avrotros.nl/item/schipholbrand-niet-ontstaan-in-cel-11/herdenking-korte-samenvatting-rapport-artikel-verwijzing-naar-het-rapport-vanuit-de-politieke-oppositie-beeld-vanuit-de-gevangenisbewaarder-nationaliteit-slachtoffers-schipholbrand-verblijfs-vergunning-voor-de-slachtoffers-gen-schadevergoeding-voor-de-verdachte-verdachte-voor-de-rechter-geen-schadevergoeding-voor-verdachte-artikel-wat-ging-er-mis-bij-de-schipholbrand-brand-veroorzaakt-door-een-peuk-smaadschrift-bewakers-worden-niet-vervolgd-proces-schipholbrand-moet-over-en-de-brandveiligheid-moet-worden-verbeterd-de-rol-van-het-parlement-in-de-evaluatie>

[368] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.parlementairemonitor.nl/9353000/1/j9vvij5epmjley0/vi3aof7awcxg> onderzoeks memo herdenking

[369] ...  $\LaTeX$ :

[https://archieff.ntr.nl/nova/page/detail/uitzendingen/3847/Den%20Haag%20Vandaag\\_%20herdenking%20Schipholbrand.html](https://archieff.ntr.nl/nova/page/detail/uitzendingen/3847/Den%20Haag%20Vandaag_%20herdenking%20Schipholbrand.html) herdenking invloed van de ramp op samenleving

[370] ...  $\LaTeX$ :

[https://www.npostart.nl/heropen-onderzoek-schipholbrand/13-11-2008/POMS\\_NTR\\_103332](https://www.npostart.nl/heropen-onderzoek-schipholbrand/13-11-2008/POMS_NTR_103332) opmerkelijk rapport gestolen in de nasleep

[371] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.nd.nl/nieuws/nederland/600395/schipholbrand-blijft-schrijven>

[372] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.ed.nl/economie/om-geen-schadevergoeding-voor-verdachte-schipholbrand~a6c7c51d/63042600/?referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F>

[373] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.groene.nl/artikel/schipholbrand-vereist-debat>

[374] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.rizoomes.nl/brandweer/brand-cellencomplex-schiphol/publicaties>

[375] ...  $\LaTeX$ :

<http://www.msnpl/downloads/Onderzoeksmemo%20beeldanalyse%20Schipholbrand%20prot.pdf>

Wat waren de regels destijds? Waren de autoriteiten in staat om op tijd in te grijpen of om erger te voorkomen? Wat is er gedaan om de veiligheid van illegalen en gevangenisbewaarders te verbeteren

vuurwerk ramp Enschede

---

[376] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.youtube.com/watch?v=OMkIsj8FsHw>

[377] ...  $\LaTeX$ :

<https://depot03.archiefweb.eu/archives/archiefweb/20210703085353/http://www.vuurwerkkramp.enschede.nl/publicaties/00005/#.Y0Alp-gzaUk>

Wat waren de afspraken omtrent vuurwerkopslag? Waarom werden de voorschriften neit nageleefd?

explosie in beirut

[378] ...  $\LaTeX$ :

<https://bmchealthservres.biomedcentral.com/articles/10.1186/s12913-020-05906-y>

[379] ...  $\LaTeX$ :

<https://news.sky.com/story/beirut-blast-cctv-captures-moment-huge-explosion-devastated-ho>

[380] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.unodc.org/unodc/en/frontpage/2020/September/unodc-assists-lebanon-in-reestablishing-container-shipments-in-the-aftermath-of-the-port.html>

[381] ...  $\LaTeX$ :

<https://reliefweb.int/sites/reliefweb.int/files/resources/LEB201-Lebanon-Emergency-Response.pdf>

[382] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.downtoearth.org.in/news/governance/beirut-blast-lessons-time-for-india-to-str>

[383] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.justsecurity.org/72122/the-cost-of-resilience-the-roots-and-impacts-of-the-be>

[384] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.fire-magazine.com/the-port-of-beirut-explosion-a-timely-reminder>

[385] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.ctvnews.ca/sci-tech/mapping-the-beirut-explosion-what-the-impact-would-look-15053932>

secyurity:

[386] ...  $\LaTeX$ :

[https://permanent.fdlp.gov/gpo45474/AN\\_advisory.pdf](https://permanent.fdlp.gov/gpo45474/AN_advisory.pdf)

secyurity:

[387] ...  $\LaTeX$ :

[https://permanent.fdlp.gov/gpo45474/AN\\_advisory.pdf](https://permanent.fdlp.gov/gpo45474/AN_advisory.pdf)

bijlmerramp

slmramp Wat is er gebeurd?

[388] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.srnieuws.com/suriname/290721/slm-ramp-herdacht/>

[389] ...  $\LaTeX$ :

<https://werkgroepcaraibischeletteren.nl/documentaire-waarom-nou-jij-over-de-slm-ramp-in-8>

[390] ...  $\LaTeX$ :

[https://www.vpro.nl/speel~WO\\_NTR\\_15390142~andere-tijden-17-apr-2019-3-09-min-fouten-en-mi.html](https://www.vpro.nl/speel~WO_NTR_15390142~andere-tijden-17-apr-2019-3-09-min-fouten-en-mi.html)

[391] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.canonvannederland.nl/nl/kalender/06/1989-06-07>

[392] ...  $\LaTeX$ :

<https://vijfeeuwenmigratie.nl/archief-herdenkingen-slm-ramp>

[393] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.hulpverleningsforum.nl/index.php?topic=84702.0>

[394] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.nporadiol.nl/fragmenten/focus/f792e720-bd85-4c18-8a71-b334d9d5de7e/2019-04-17-slm-ramp-een-paar-cowboys-hebben-achter-de-stuurknuppel-gezet>

[395] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.waterkant.net/suriname/2017/06/07/herdenking-slm-ramp-28-jaar-geleden-suriname>

[396] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.espn.nl/video/clip?id=8744942>

[397] ...  $\LaTeX$ :

<http://www.themediabrothers.nl/tag/slm-ramp/>

[398] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.rijnmond.nl/nieuws/182546/30-jaar-na-de-SLM-ramp-Ik-mis-mijn-broer-nog-elke-d>

[399] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.voetbalkrant.com/nieuws/2020-05-01/het-vergeten-verhaal-van-de-slm-ramp>

[400] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.bd.nl/sport/de-slm-ramp-en-het-hartverscheurende-verhaal-van-jerry-en-winnie?referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F>

[401] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.amsterdam.nl/stadsarchief/nieuws/slm-ramp/>

[402] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.rtvoost.nl/nieuws/313496/Nabestaande-SLM-ramp-Heb-ik-wel-mijn-broer-en-moeder>

[403] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.bredavandaag.nl/nieuws/algemeen/337919/nac-herdenkt-andro-knel-slm-ramp-precie>

[404] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.anderetijden.nl/aflevering/792/Een-aangekondigde-vliegramp>

[405] ...  $\LaTeX$ :

<https://nl.wikipedia.org/wiki/SLM-ramp> **database**

[406] ...  $\LaTeX$ :

<https://aviation-safety.net/database/record.php?id=19890607-2> **rapport**

[407] ...  $\LaTeX$ :

[https://reports.aviation-safety.net/1989/19890607-2\\_DC86\\_N1809E.pdf](https://reports.aviation-safety.net/1989/19890607-2_DC86_N1809E.pdf)

[408] ...  $\LaTeX$ :

[https://aviation-safety.net/investigation/cvr/transcripts/cvr\\_py764.php](https://aviation-safety.net/investigation/cvr/transcripts/cvr_py764.php)

---

[409] ...  $\LaTeX$ :

[https://en.wikipedia.org/wiki/Surinam\\_Airways\\_Flight\\_764](https://en.wikipedia.org/wiki/Surinam_Airways_Flight_764)

[410] ...  $\LaTeX$ :

[https://web.archive.org/web/20050113010822/https://www.nts.gov/nts/brief.asp?ev\\_id=34510&key=0](https://web.archive.org/web/20050113010822/https://www.nts.gov/nts/brief.asp?ev_id=34510&key=0)

[411] ...  $\LaTeX$ :

<https://nos.nl/artikel/2287986-slm-vliegramp-van-precies-30-jaar-geleden-trof-ook-nederla>

[412] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.dagvantoen.nl/vliegtuigcrash-slm-bij-zanderij-meer-dan-170-doden/>

[413] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.waterkant.net/suriname/2006/06/07/vliegramp-suriname-op-7-juni-1989-2/>  
uitgebreid engels artikel

[414] ...  $\LaTeX$ :

<http://www.edufd.nl/planecrash/> ntsb investigation

[415] ...  $\LaTeX$ :

<http://www.oldjets.net/slm-dc-8-crash.html> uitgebreid engels artikel

[416] ...  $\LaTeX$ :

<https://admiralcloudberg.medium.com/contract-to-kill-the-crash-of-surinam-airways-flight->  
persbericht

[417] ...  $\LaTeX$ :

<https://apnews.com/article/5b240d758ee4c5422381cc7cdc98566b> Wat is de rol van de autoriteiten? Welke andere betrokken? Enw at is hun verantwoordelijkheid Hadden de negatieve gevolgen voorkomen kunnen worden? Hoe werd er over veiligheid gedacht?

Tsjernobyl

[418] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.youtube.com/watch?v=Xw3SF0fbR84>

[419] ...  $\LaTeX$ :

[https://nl.wikipedia.org/wiki/Kernramp\\_van\\_Tsjernobyl](https://nl.wikipedia.org/wiki/Kernramp_van_Tsjernobyl)

[420] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.rivm.nl/straling-en-radioactiviteit/stralingsincidenten-en-kernongevallen/tsjernobyl>

[421] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.anderetijden.nl/aflevering/599/Tsjernobyl-als-Nederlandse-ramp>  
wat er is gebeurd en hoe het leven verdergaat

[422] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.nationalgeographic.nl/het-leven-in-tsjernobyl-gaat-door> pensioenfondsen en de tjernobyl ramp In 2021 worden mensen nog steeds blootgesteld blijkt uit een gezamenlijk onderzoek van greenpeace en oekraïense wetenschappers stijging van de nucleaire activiteit gemeten in tjernobyl Het toerisme aspect De chronologie

[423] ...  $\LaTeX$ :

<https://historianet.nl/maatschappij/rampen/tsjernobyl-atoomhel-bij-reactor-4>

[424] ...  $\LaTeX$ :

<https://nos.nl/artikel/2101523-de-spoekstad-van-tsjernobyl-30-jaar-later> Dieren in de omgeving van tjernobyl De chronologie Echtreme droogte zorgde voor gevaar

[425] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.knmi.nl/over-het-knmi/nieuws/35-jaar-na-tsjernobyl-liggen-branden-op-de-loer>

[426] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.kivi.nl/afdelingen/risicobeheer-en-techniek/columns/kernramp-tsjernobyl-het-dilemma-van-scherbitsky> Joernalistiek, entertainment en de waarheid

[427] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2020/04/06/in-de-ban-van-tsjernobyl-vooruitblik/>  
Een onderzoek

Huidige gevolgen van de explosie van toen

[428] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.newscientist.nl/nieuws/steeds-meer-kernreacties-in-ontoegankelijke-ruimte-in-t>  
De ramp, hoe de mensen ermee omgingen en hoe er nu geleef wordt  
evaluatieonderzoek en amatregreen

[429] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.kernenergieinnederland.nl/node/308>

[430] ...  $\LaTeX$ :

[https://www.google.com/maps/d/u/0/viewer?ie=UTF8&hl=nl&t=h&msa=0&ll=51.388923%2C30.099792&spn=0.685583%2C1.645203&z=9&source=embed&mid=1MLcOcMK\\_WrIJYMuTf0VVuYnMqQI](https://www.google.com/maps/d/u/0/viewer?ie=UTF8&hl=nl&t=h&msa=0&ll=51.388923%2C30.099792&spn=0.685583%2C1.645203&z=9&source=embed&mid=1MLcOcMK_WrIJYMuTf0VVuYnMqQI) Invloed van de mens op de omgeving

[431] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.animalstoday.nl/mens-schadelijker-natuur-tsjernobyl/> Heroplevende splijtingsreacties docu van schooltv Radioactiviteit bereikt nederland documentaire en maatregelen

[432] ...  $\LaTeX$ :

<https://historiek.net/kernramp-van-tsjernobyl-1986/8769/> Het verhaal van een overledende Toerisme toerisme toerisme Dieren in de omgeving Toevluchtsoord voor vluchtelingen van de oorlog met russische seperatisten Ouderen die terugkeerden naar hun woonplaats na de gedwongen verhuizing door de autoriteiten De straling neemt weer toe Lessen geleerd van tjernobyl

[433] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.nucleairforum.be/thema/veiligheid-als-prioriteit/tsjernobyl-de-feiten> Toerisme Bosbrand in tjernobyl invloed van de ramp op belgie

[434] ...  $\LaTeX$ :

<https://fanc.fgov.be/nl/noodsituaties/zware-ongevallen-het-buitenland/1986-kernongeval-tsjernobyl> Boek recensie Fotos en berekeningen ontmanteling en toerisme Belangrijke lessen en overeenkomsten De journalistieke waarheid van de koude oorlog De lessen van

[435] ...  $\LaTeX$ :

<https://magazines.autoriteitnvs.nl/nieuwsbrief-anvs/2019/02/de-lessen-van-tsjernobyl> Een toristenattractie maken van tjernobyl De radioactieve straling toen en nu de 30km zone door de ogen van toeristen artikel stedentrip rapport

[436] ...  $\LaTeX$ :

<https://wisenederland.nl/wp-content/uploads/2020/06/TSJERNOBYL.pdf> slapend monster docu krantenartikel hbo serie docuserie de nieuwe sacrofaag hulp aan slachtoffers slapende reactor krantenartikel

[437] ...  $\text{\LaTeX}$ :

<https://onh.nl/verhaal/besmette-melk-en-radioactieve-spinazie-tsjernobyl-in-holland>  
hbo serie internationale gevolgen toerisme nieuwe koepel media communicatie docu dieren

[438] ...  $\text{\LaTeX}$ :

<https://www.amboanthos.nl/boek/nacht-in-tsjernobyl/> koepel koepel

[439] ...  $\text{\LaTeX}$ :

<https://www.deingenieur.nl/artikel/nieuwe-antistralingskoepel-tsjernobyl-bijna-af>  
toerisme toeristisch reiperspectief toerisme niwe koepel overschakelen naar duurzaamheid docu  
tjernobyl wekt nu duurazme energie toerisme overeenkomsten tjernobyl en fukushima drank en sla  
uit tjernobyl geen efficiënte opslag is mogelijk

wetenschappelijke artikelen

zaterdag 26 april 1986. Er vind routineonderhoud plaats bij reactor 4, De controle wordt uitgevoerd door de dagploeg. Vnwege een test wordt jhet koelsysteem uitgeschakeld. Door omstandigheden wordt de test uitgesteld en wordt de verantwoordelijkheid overgedragen aan de avondploeg. De operator maakt bedieningsfouten waardoot de reactor bijna stil komt te liggen. En vervolgens probeert hij de reactor weer op gang te brengen. ondanks de snelle temperatuurstijging wordt het experiment doorgezet. Dan wordt ook het veiligheidssysteem stilgelgd. Terwijl het koelwater langzaam opwarmt, sluit hij de klep waarlangs de stoom naar de generator stroomt.

De temperatuur van de reactorstaven neemt daarna snel toe. Terwijl er een oncontroleerbare ketting-reactie op gang komt, laat het personeel in paniek de regelstaven zakken om de warmteontwikkeling af te remmen. Het is dan echter al te laat. Door een ontwerpfout loopt het vermogen razendsnel op tot 33.000 megawatt, ruim tien keer hoger dan normaal.

In een oogwenk verandert al het koelwater in stoom. De ontploffing die daarop volgt, blaast het 2000 ton zware deksel van de reactor af.

In de ravage vat het gloeiend hete grafiet in de reactor spontaan vlam. De uitslaande brand en een tweede explosie voeren een radioactieve rookwolk tot 8 kilometer hoogte. In een poging het vuur in reactor 4 te doven, storten helikopters vanuit de lucht zand, lood en boorzuur in de reactorkern. Het mag echter niet baten.

Intussen is de nucleaire brandstof zo heet geworden dat die door de bodem van het reactorvat dreigt te smelten. Als dat gebeurt, kan het bluswater onder het vat in één klap verdampen en dreigt een derde explosie die een groot deel van Europa onbewoonbaar zal maken. Om dit te voorkomen moet het water hoe dan ook worden weggepompt.

Drie brandweermannen wagen zich daarvoor in de ruimte onder de reactor, blootgesteld aan 300 sievert per uur, 300.000 keer de dosis die een Nederlander jaarlijks maximaal mag oplopen. Ze slagen daarin, maar twee van hen overlijden enkele dagen later aan acute stralingsziekte.

Hoewel geigertellers de dag na de ramp onrustbarende waarden aangeven, slaat het plaatselijk bestuur geen alarm. De bevolking is het niet gewend om vragen te stellen.

De volgende dag blijkt er wel degelijk iets ernstigs aan de hand te zijn. In een lange rij bussen worden de 135.000 inwoners op 27 april uit het besmette gebied geëvacueerd, om er nooit meer terug te keren.

De ramp is dan nog steeds geen wereldnieuws. De Sovjetautoriteiten blijken er niet eens van op de hoogte te zijn – president Gorbatsjov klaagt later dat hij via Zweden aan zijn informatie moest komen.

[440] ...  $\text{\LaTeX}$ :

[http://essay.utwente.nl/63353/1/Verschuur,\\_W.\\_-\\_s0123617\\_\(verslag\).pdf](http://essay.utwente.nl/63353/1/Verschuur,_W._-_s0123617_(verslag).pdf)

[441] ...  $\text{\LaTeX}$ :

[https://www.paperlessarchives.com/chernobyl\\_nuclear\\_accident\\_doc.html](https://www.paperlessarchives.com/chernobyl_nuclear_accident_doc.html)

[442] ...  $\LaTeX$ :

[https://www.pnnl.gov/main/publications/external/technical\\_reports/pnnl-13294.pdf](https://www.pnnl.gov/main/publications/external/technical_reports/pnnl-13294.pdf)

[443] ...  $\LaTeX$ :

<http://www.geocities.ws/scannapuerici/demauroinnovation.pdf>

[444] ...  $\LaTeX$ :

[https://www-pub.iaea.org/MTCD/publications/PDF/Pub1312\\_web.pdf](https://www-pub.iaea.org/MTCD/publications/PDF/Pub1312_web.pdf)

MH17

oekraine powergrid

[445] ...  $\LaTeX$ :

[https://na.eventscloud.com/file\\_uploads/aed4bc20e84d2839b83c18bcba7e2876\\_Owens1.pdf](https://na.eventscloud.com/file_uploads/aed4bc20e84d2839b83c18bcba7e2876_Owens1.pdf)

[446] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.us-cert.gov/ics/alerts/IR-ALERT-H-16-056-01>

[447] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.politico.eu/article/ukraine-cyber-war-frontline-russia-malware-attacks/>

[448] ...  $\LaTeX$ :

[https://en.wikipedia.org/wiki/December\\_2015\\_Ukraine\\_power\\_grid\\_cyberattack](https://en.wikipedia.org/wiki/December_2015_Ukraine_power_grid_cyberattack)

[449] ...  $\LaTeX$ :

[https://www.researchgate.net/publication/333671061\\_Attacking\\_IEC-60870-5-104\\_SCADA\\_Systems](https://www.researchgate.net/publication/333671061_Attacking_IEC-60870-5-104_SCADA_Systems)

[450] ...  $\LaTeX$ :

[https://ris.utwente.nl/ws/files/6028066/3-s2\\_0-B9780128015957000227.pdf](https://ris.utwente.nl/ws/files/6028066/3-s2_0-B9780128015957000227.pdf)

[451] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1046339/FULLTEXT01.pdf>

[452] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.semanticscholar.org/paper/Cybersecurity-analysis-of-a-SCADA-system-under-and-I-dfa7c12551ebe7b24da8d806e87e946051a57cb9>

[453] ...  $\LaTeX$ :

[https://tutcris.tut.fi/portal/files/16294332/jafary\\_1534.pdf](https://tutcris.tut.fi/portal/files/16294332/jafary_1534.pdf)

[454] ...  $\LaTeX$ :

<http://blog.nettedautomation.com/2017/>

[455] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.us-cert.gov/ncas/alerts/TA17-163A>

[456] ...  $\LaTeX$ :

[https://www.vice.com/en\\_us/article/zmeyg8/ukraine-power-grid-malware-crashoverride-industr](https://www.vice.com/en_us/article/zmeyg8/ukraine-power-grid-malware-crashoverride-industr)

[457] ...  $\LaTeX$ :

<http://blog.wallix.com/ics-security-russian-hacking>

[458] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.energy.gov/ceser/activities/cybersecurity-critical-energy-infrastructure/energy-sector-cybersecurity-0>

bediening werking schutsluizen pdf

---



[459] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.varendoejesamen.nl/storage/app/media/downloads/vlot-en-veilig-door-brug-en-sluis-.pdf>

[460] ...  $\LaTeX$ :

<http://www.scarphout.be/assets/bedieningstijden2014.pdf>

[461] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.theobakker.net/pdf/sluizen.pdf>

[462] ...  $\LaTeX$ :

[http://www.watersportalmanak.nl/files/File/Brugbediengstijden\\_watersport.pdf](http://www.watersportalmanak.nl/files/File/Brugbediengstijden_watersport.pdf)

[463] ...  $\LaTeX$ :

[https://www.crow.nl/downloads/pdf/verkeer-en-vervoer/verkeersmanagement/verkeersregelinstallaties/stappenplan-machinerichtlijnen\\_web.aspx](https://www.crow.nl/downloads/pdf/verkeer-en-vervoer/verkeersmanagement/verkeersregelinstallaties/stappenplan-machinerichtlijnen_web.aspx)

[464] ...  $\LaTeX$ :

[https://puc.overheid.nl/rijkswaterstaat/doc/PUC\\_95170\\_31/](https://puc.overheid.nl/rijkswaterstaat/doc/PUC_95170_31/)

[465] ...  $\LaTeX$ :

[http://wsv.wsvdegors.nl/wp-content/uploads/2017/05/Bedieningstijden\\_201701.pdf](http://wsv.wsvdegors.nl/wp-content/uploads/2017/05/Bedieningstijden_201701.pdf)

[466] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.commissiemer.nl/projectdocumenten/00004717.pdf>

[467] ...  $\LaTeX$ :

<https://tasmanroutes.nl/wp-content/uploads/docs/1900-bedieningstijden-groningen-drenthe.pdf>

[468] ...  $\LaTeX$ :

[http://www.vliz.be/docs/groterede/GR21\\_Zeesluis.pdf](http://www.vliz.be/docs/groterede/GR21_Zeesluis.pdf)

[469] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.bhic.nl/media/document/file/rien-biemans-sluis-en-stuw-bij-lith.pdf>

[470] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.nattekunstwerkenvandetoekomst.nl/upload/documents/tinymce/KpNK-2017-SKW-01c001-v1-Zoutindringing-door-schutsluizen-overzicht-projecten-en-aanzet-fo.pdf>

[471] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.arnhemspeil.nl/nap/dok/2011-12-00-rijkswaterstaat-richtlijnen-vaarwegen.pdf>

[472] ...  $\LaTeX$ :

<https://rijkwaddenzee.nl/wp-content/uploads/2016/08/Inventarisatie-toestand-vispasseerbaarheid-zoet-zout-overgangen-Waddenzee-2-6-2016-PRW-ra.pdf>

[473] ...  $\LaTeX$ :

[http://www.nevepaling.nl/files/Image//nederlands/informatiecentrum/2014-definitieve-voorkeursvariantennotitie-visvriendelijk-sluisbeheer-afsluitdijk-en-hout/2014\\_definitieve\\_voorkeursvariantennotitie\\_visvriendelijk\\_sluisbeheer\\_afsluitdijk\\_en\\_houtribdijk.pdf](http://www.nevepaling.nl/files/Image//nederlands/informatiecentrum/2014-definitieve-voorkeursvariantennotitie-visvriendelijk-sluisbeheer-afsluitdijk-en-hout/2014_definitieve_voorkeursvariantennotitie_visvriendelijk_sluisbeheer_afsluitdijk_en_houtribdijk.pdf)

[474] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.ifv.nl/kennisplein/Documents/20120614-BwNL-Handboek-brandbeveiligingsinstallat.pdf>

[475] ...  $\LaTeX$ :

<https://ienc-kennisportaal.nl/wp-content/uploads/2017/01/Objectbeschrijving-Heumen.pdf>

[476] ...  $\LaTeX$ :

<https://library.wur.nl/edepot/websites/stolwijkersluis/presentatie-data/data/pdf/TUdelft-bouwhistorisch-onderzoek.pdf>

[477] ...  $\LaTeX$ :

[https://www.icentrale.nl/wp-content/uploads/bsk-pdf-manager/2019/01/20170929\\_Project-2.02-Deliverable-Gehele-werkpakket-2.02.pdf](https://www.icentrale.nl/wp-content/uploads/bsk-pdf-manager/2019/01/20170929_Project-2.02-Deliverable-Gehele-werkpakket-2.02.pdf)

[478] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.stowa.nl/sites/default/files/assets/PUBLICATIES/Publicaties%202000-2010/Publicaties%202000-2004/STOWA%202004-XX%20boekenreeks%2020.pdf>

[479] ...  $\LaTeX$ :

[https://www.nm-magazine.nl/pdf/NM\\_Magazine\\_2017-3.pdf](https://www.nm-magazine.nl/pdf/NM_Magazine_2017-3.pdf)

[480] ...  $\LaTeX$ :

[https://www.varendoejesamen.nl/storage/app/media/knooppunten/knooppuntenboekje\\_03\\_Friesland\\_Groningen\\_Drenthe.pdf](https://www.varendoejesamen.nl/storage/app/media/knooppunten/knooppuntenboekje_03_Friesland_Groningen_Drenthe.pdf)

[481] ...  $\LaTeX$ :

<https://deafsluitdijk.nl/wp-content/uploads/2014/05/Plan-project-MER-Afsluitdijk.pdf>

Wat hebben alle bovenstaande rampen/ongelukken gemeen? Veiligheid. Bij de therac waren er diverse problemen: communicatie, doorontwikkeling, controle en toetsing Was het makkelijk te onderzoeken? Waarom? Bij de boeing 737 crashes was het probleem van controle en communicatie naar medewerkers Was het makkelijk te onderzoeken? Waarom?

Uit de evaluatie van de china explosion 2015 tianjin komt naar voren dat communicatie, transparantie en veiligheid niet altijd prioriteit hadden bij de lokale autoriteiten Was het makkelijk te onderzoeken? Waarom?

Bij de tesla autopilot crashes komen soms onvoldoende onderbouwde ontwerpkeuzes naar voren die niet goed zij afgewogen tegenover het gedrag van de bestuurder vlucht 1951 Was het makkelijk te onderzoeken? Waarom?

De ramp in Tsjernobyl toont aan hoe autoriteiten een ramp in de doofpot proberen te stoppen Was het makkelijk te onderzoeken? Waarom?

Wat heb ik geleerd Ik heb erg veel geleerd van het veilig opzetten van VPN's. Een VPN opzetten had ik namelijk nog nooit gedaan. Het opzetten van SSH en het aanmaken van VM's was al bekend. Ook had ik nog nooit met UDP sockets geprogrammeerd. Verder heb ik geleerd hoe ik in de praktijk een VM in een VLAN kan zetten en hoe VLAN's netwerken van elkaar kunnen scheiden. Het leukste onderdeel van het project, was dat wonderbaarlijk mijn gekozen oplossing elegant werkte. UDP Servers en clients zijn gerealiseerd met minder dan enkele regels logisch script. Ik had aan genomen dat het werken met sockets in shell absoluut rampzalig zou uitpakken. Ik ben blij dat het opdracht zo vrij was, zodat ik experimenteel kon zijn met mijn implementatie.

[482] ...  $\LaTeX$ :

[https://www.uni-saarland.de/fileadmin/user\\_upload/Professoren/FreyG/DS\\_KT\\_GF\\_INCOM\\_May\\_2012.pdf](https://www.uni-saarland.de/fileadmin/user_upload/Professoren/FreyG/DS_KT_GF_INCOM_May_2012.pdf) vanaf 2.1 tot en met 5

---

[483] ...  $\text{\LaTeX}$ :

<http://www.lasid.ufba.br/publicacoes/artigos/IntegratingUML+and+UPPAAL+for+Designing,+Specifying+and+Verifying+Component-Based+Real-Time+Systems.pdf>

hf7 Reachability: i.e. some condition an possibily be satisfied Safety: i.e. some condition will never occur Liveness: i.e. some condition wille eventually become true [] eventually or leadsto hf 8 Het systeem is deadlockvrij De wachttijd is altijd gelijk aan de invaarttijd  $2x$  denivlleertijdendeinvaartijd vande overkant

[484] ...  $\text{\LaTeX}$ :

<https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:495691/FULLTEXT01.pdf>

blz 6 tot en met 10

[485] ...  $\text{\LaTeX}$ :

[https://www.cister-labs.pt/docs/formal\\_verification\\_of\\_aadl\\_models\\_using\\_uppaal/1331/view.pdf](https://www.cister-labs.pt/docs/formal_verification_of_aadl_models_using_uppaal/1331/view.pdf)

hf 3 geeft een voorbeeld van een template met guard en acies De volgende automata worden gebruikt met hun lokale variabelen

De volgende globale variabelen

Een lijst met relevante eigenschappen van een schutsluis:

[486] ...  $\text{\LaTeX}$ :

<https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1742-6596/1821/1/012031/pdf>

hf 5 deadlock

[487] ...  $\text{\LaTeX}$ :

[http://www.es.mdh.se/pdf\\_publications/2934.pdf](http://www.es.mdh.se/pdf_publications/2934.pdf)

hf 3 tool support Modelling in UML Code generation Domain Model Behaviour model State Hierarchy Transitions Trigger methods Time events Effects Requirements Environment model

hf 4

[488] ...  $\text{\LaTeX}$ :

[https://files.ifi.uzh.ch/stiller/CLOSER%202014/WEBIST/WEBIST/Internet%20Technology/Full%20Papers/WEBIST\\_2014\\_130\\_CR.pdf](https://files.ifi.uzh.ch/stiller/CLOSER%202014/WEBIST/WEBIST/Internet%20Technology/Full%20Papers/WEBIST_2014_130_CR.pdf)

[489] ...  $\text{\LaTeX}$ :

[https://files.ifi.uzh.ch/stiller/CLOSER%202014/WEBIST/WEBIST/Internet%20Technology/Full%20Papers/WEBIST\\_2014\\_130\\_CR.pdf](https://files.ifi.uzh.ch/stiller/CLOSER%202014/WEBIST/WEBIST/Internet%20Technology/Full%20Papers/WEBIST_2014_130_CR.pdf)

4.2 5 en 6 Het Sluisbeheerder model wordt getoond in figuur[.]. Het model is een uitbreiding van een schutsluis met alle condities en effecten. De kleuren in de automation verwijzen naar de kleuren in de staat van de automata . De template begint met een initiele lokatie start. De sluisbeheerder initieert het proces door een aangekomen schip te registreren metbehulp van een synchronizate met het channel... over de edge richtng de lokatie aanmelden."Dit symboliseert een opstartprocedure, ook wordt een functie

$enqueue_a$ anmeldLi jst()gebruikt om de juistewaardentegevenaanlokaleenglobaleavariabelen. Delokatieaanmeldenregiss /uitvaartvandeverschillendescheppenwordenlijstenbijgehouden :  $list_w$ achtri jbeneden,  $list_{pos_i}$ nwaren beneden,  $list_{schepe}$

Het model voltooit de volgende transitie op basis van de waarde van de boolean sluis $_b$ oveensluis $_beneden$ .endelokaleklokvariabelex.Vanafdelocatieinvaarverbod $_ge$ controleerdwordtgecontroleerdofe

De lokatie start $_n$ ivellerenkiest opbasisvandevariabelensluis $_b$ ovenendevariabelensluis $_beneden$ hetnivellereingsprogramm

De lokatie klaarmaken $_v$ oor $_o$ penenwordtbereiktalsdehoogtevandesluisdoorhetnivellereingsprogrammaisbereikt. Deposi

De lokatie uitvaren $_o$ egestaanheefteenverbinding(edge)metdelokatiesluis $_a$ fsluiten. Eriseenselect.statement, e :

$id_i$ gebruiktalsonderdeelvanhetprototocolomalleuitvarendescheppenuitdequeuevandesluisolkktehalen, enwordtdanookg

Vanuit de positie van de sluis worden de schepen gesignaleerd op een invaarverbod en worden de deuren van de sluis gesloten. De lokatie sluisolk $_a$ fgeslotenisbereikt.

Schip [guards, invariants, assignments, synchronizations, properties, aannames] De template Schip begint bij de Init lokatie. De lokatie is verbonden met de lokatie aangekomen met een edge waarbij een synchronizatie wordt aangeroepen met de template sluisbeheerder. De clock wordt op nul gezet. De lokatie aangekomen is verbonden met de lokatie aangemeld. De edge bevat een synchronizatie waarmee de edge een synchronizatie uitvoert met de template Sluisbeheerder. De volgende lokatie is controleren. De edge waarmee de lokatie aangemeld in verbinding staat met de lokatie cnotroleren heeft een synchronisatie voor de template Sluisbeheerder. De lokatie controleren heeft ook een edge met de lokatie wachten. Een schip max maximaal 30 seconden wachten op de lokatie wachten voordat er een mogelijkheid is om opnieuw in aanmerking te komen voor een controle. Als een schip langer dan 30 tijdseenheden moet wachten de is er een mogelijkheid voor het schip te vertrekken. Hierbij eindigt het schip het invaarproces. Een schip kan dus na aanvaren maximaal 20 seconden wachten om toestemming te krijgen voor een positie invaren anders wordt deze verwezen naar een wachtrij. Hierna volgde lokate invarene. De lokatie invarene impliceert dat een schip in een invaarproces is dat eindigt in de lokatie gestopt. Hierop volgt de lokatie nivelleer<sub>s</sub> tart. Hierop wordteennivelleer<sub>p</sub> roces gestart. Daarbij seesynchronisatiemetdetemplateSluisbeheerder. Delokatie 3ti jdseenhedenmageenschipvertrekken.

Deur De deur bevat de volgende lokaties: dicht, openend, open en sluitende. Een deur sluit niet in een enkele actie. Het proces die een deur dooploopt zijn de processen openend en sluitende. De finale lokaties zijn open en dicht.

Nivelleermachine De nivelleermachine begint bij de lokatie uit. Met een synchronisatie wordt een nivelleermachine aangezet. De automatie kiest een programma en werkt deze uit in de lokatie bezig. Als ht programma is afgerond volgt de lokatie klaar. Na elk nivelleerproces wordt de machine uitgezet

Stoplicht Een stoplicht heeft twee lokaties: rood en groen.

Bijlage A performance

[490] ...  $\text{\LaTeX}$ :

<https://home.hvl.no/ansatte/aaks/articles/2015IKT617.pdf>

test specification

[491] ...  $\text{\LaTeX}$ :

<https://d-nb.info/987511998/34>

sheet 24 tot 65

[492] ...  $\text{\LaTeX}$ :

<http://ppedreiras.av.it.pt/resources/empse0809/slides/TheUppaalModelChecker-Julian.pdf>

2.3.4.2 4.7

coffie apparaat

[493] ...  $\text{\LaTeX}$ :

<https://www.comp.nus.edu.sg/~cs5270/Notes/chapt6a.pdf>

what is a good software specification

[494] ...  $\text{\LaTeX}$ :

[http://www.cs.ru.nl/~fvaan/PV/what\\_is\\_a\\_good\\_model.html#:~:text=A%20good%20model%20has%20a%20clearly%20specified%20purpose%20and%20\(ideally,code%20generation%2C%20and%20test%20generation.](http://www.cs.ru.nl/~fvaan/PV/what_is_a_good_model.html#:~:text=A%20good%20model%20has%20a%20clearly%20specified%20purpose%20and%20(ideally,code%20generation%2C%20and%20test%20generation.)

[495] ...  $\text{\LaTeX}$ :

<https://onix-systems.com/blog/7-basic-software-development-models-which-one-to-choose>

[496] ...  $\text{\LaTeX}$ :

<https://www.educative.io/blog/software-process-model-types>

[497] ...  $\text{\LaTeX}$ :

<https://medium.com/globalluxsoft/5-popular-software-development-models-with-their-pros-and-cons>

[498] ...  $\text{\LaTeX}$ :

<https://www.jamasoftware.com/blog/characteristics-of-excellent-requirements/>

[499] ...  $\text{\LaTeX}$ :

<https://www.gaudisite.nl/ValidationOfRequirementsSlides.pdf>

[500] ...  $\text{\LaTeX}$ :

<https://www.informit.com/articles/article.aspx?p=1152528&seqNum=4>

[501] ...  $\text{\LaTeX}$ :

<https://www.altexsoft.com/blog/software-requirements-specification/>

[502] ...  $\text{\LaTeX}$ :

E: Mijn Documentenvakkenadvancedalgorithms\_advanced\_algorithmsresearch sheet 28 transitorische relaties vertalen van ctl naar ltl

Urgent locations Is hetzelfde als het toevoegen van een clock  $x$ , met een invariant  $x \leq 0$  op de locatie. Zolang een systeem in een urgente locatie zit mag er geen tijd verstrijken. Bijvoorbeeld als een sluis klaar is om een schip in de sluis. Dan moet er een urgentie zijn dat alle schepen waar mogelijk worden opgesteld voor invaren. Als er geen schepen in de wachtrij en er staan geen schepen klaar om in te varen dan is er misschien urgentie om aan de andere kant schepen op te halen. Committed locations Als een of meerdere locaties ingesteld zijn als committed. Een committed state kan niet vertragen en de volgende transitie moet een transitie zijn waarin de uitgaande edge komt van een committed edge.

zeno gedrag: de mogelijkheid dat in een eindige hoeveelheid tijd een oneindig aantal handelingen kan worden verricht. Bijvoorbeeld tijdens het nivelleren. Bij het opstellen van schepen. Bij het laten wachten van schepen. Bij het invaren van schepen.

[503] ...  $\text{\LaTeX}$ :

[https://wayback.archive-it.org/9650/20200409062940/http://p3-raw.greenpeace.org/international/Global/international/publications/nuclear/2016/Nuclear\\_Scars.pdf](https://wayback.archive-it.org/9650/20200409062940/http://p3-raw.greenpeace.org/international/Global/international/publications/nuclear/2016/Nuclear_Scars.pdf)

[504] ...  $\text{\LaTeX}$ :

<https://bdtechtalks.com/2020/07/29/self-driving-tesla-car-deep-learning/critical-safety-systems-chemicals>

[505] ...  $\text{\LaTeX}$ :

<https://esc.uk.net/safety-critical-systems>

[506] ...  $\text{\LaTeX}$ :

<https://www.oecd.org/chemicalsafety/chemical-accidents/41269710.pdf>

[507] ...  $\text{\LaTeX}$ :

[https://safety-work.org/fileadmin/safety-work/articles/Verwechslung\\_von\\_Chemikalien/Stoffverwechslung\\_e.pdf](https://safety-work.org/fileadmin/safety-work/articles/Verwechslung_von_Chemikalien/Stoffverwechslung_e.pdf)

[508] ...  $\text{\LaTeX}$ :

<https://ifs.host.cs.st-andrews.ac.uk/Books/SE9/Web/Dependability/CritSys.html>

[509] ...  $\text{\LaTeX}$ :

<https://www.acs.org/content/dam/acsorg/about/governance/committees/chemicalsafety/publications/identifying-and-evaluating-hazards-in-research-laboratories.pdf>

[510] ...  $\text{\LaTeX}$ :

<https://www.computer.org/csdl/magazine/so/2017/04/mso2017040049/13rRUXcitHw>

- 
- [511] ...  $\LaTeX$ :  
<https://msquair.files.wordpress.com/2012/06/assca-guiding-philosophic-principles-on-the-design.pdf>
- [512] ...  $\LaTeX$ :  
[https://epsc.be/Documents/PS+Fundamentals/\\_/EPSC\\_Process%20Safety%20Fundamentals%20-%20Booklet\\_March2021.pdf](https://epsc.be/Documents/PS+Fundamentals/_/EPSC_Process%20Safety%20Fundamentals%20-%20Booklet_March2021.pdf)
- [513] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.icheme.org/media/8976/xxiv-poster-11.pdf>
- [514] ...  $\LaTeX$ :  
<https://crpit.scem.westernsydney.edu.au/confpapers/CRPITV55Chambers.pdf>
- [515] ...  $\LaTeX$ :  
[https://users.ece.cmu.edu/~koopman/des\\_s99/safety\\_critical/critical\\_safety\\_systems\\_airplanes](https://users.ece.cmu.edu/~koopman/des_s99/safety_critical/critical_safety_systems_airplanes)
- [516] ...  $\LaTeX$ :  
<file:///C:/Users/gally/Downloads/AGARDAG300.pdf>
- [517] ...  $\LaTeX$ :  
<https://arxiv.org/abs/1502.02605>
- [518] ...  $\LaTeX$ :  
<https://users.encs.concordia.ca/~ymzhang/courses/reliability/ICSE02Knight.pdf>
- [519] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.jstor.org/stable/44682826>
- [520] ...  $\LaTeX$ :  
<http://www.dcs.gla.ac.uk/~johnson/teaching/safety/slides/pt2.pdf>
- [521] ...  $\LaTeX$ :  
<https://sites.google.com/site/cis115textbook/safety-critical-systems>
- [522] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.dau.edu/tools/se-brainbook/Pages/Design%20Considerations/Critical-Safety-Item.aspx>
- [523] ...  $\LaTeX$ :  
<https://mcdpinc.com/safety-critical-systems>
- [524] ...  $\LaTeX$ :  
<https://faculty.up.edu/lulay/MEStudentPage/failsafe.pdf>
- [525] ...  $\LaTeX$ :  
[https://www.enidine.com/CorporateSite/media/itt/Resources/Distributors/EndUserDocuments/Suppliers\\_Documents/QAM03\\_Rev\\_E.pdf](https://www.enidine.com/CorporateSite/media/itt/Resources/Distributors/EndUserDocuments/Suppliers_Documents/QAM03_Rev_E.pdf)
- [526] ...  $\LaTeX$ :  
<https://daytonaero.com/wp-content/uploads/AC-17-01.pdf>
- [527] ...  $\LaTeX$ :  
<https://rmas.fad.harvard.edu/pages/chartered-private-aircraft-0>
- [528] ...  $\LaTeX$ :  
<https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/7966484/>
-

- 
- [529] ...  $\LaTeX$ :  
<https://nebula.esa.int/content/assessment-methodology-certification-safety-gnc-critical-space->
- [530] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.aopa.org/training-and-safety/online-learning/safety-spotlights/aircraft-systems>
- [531] ...  $\LaTeX$ :  
[https://www.cs.unc.edu/~anderson/teach/comp790/papers/safety\\_critical\\_arch.pdf](https://www.cs.unc.edu/~anderson/teach/comp790/papers/safety_critical_arch.pdf)
- [532] ...  $\LaTeX$ :  
<https://queue.acm.org/detail.cfm?id=2024356>
- [533] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.law.cornell.edu/cfr/text/14/1.1>
- [534] ...  $\LaTeX$ :  
<http://libraryonline.erau.edu/online-full-text/ntsb/safety-reports/SR06-02.pdf>
- [535] ...  $\LaTeX$ :  
[https://www.cs.uct.ac.za/mit\\_notes/human\\_computer\\_interaction/htmls/ch02s10.html](https://www.cs.uct.ac.za/mit_notes/human_computer_interaction/htmls/ch02s10.html)
- [536] ...  $\LaTeX$ :  
<https://flightsafety.org/>
- [537] ...  $\LaTeX$ :  
<https://engineering.stanford.edu/magazine/article/mykel-kochenderfer-ai-and-safety-critical-sy>
- [538] ...  $\LaTeX$ :  
[https://www.faasafety.gov/files/gslac/courses/content/258/1097/AMT\\_Handbook\\_Addendum\\_Human\\_Factors.pdf](https://www.faasafety.gov/files/gslac/courses/content/258/1097/AMT_Handbook_Addendum_Human_Factors.pdf)
- [539] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2019-06/src-doc-1-e1.0.pdf>
- [540] ...  $\LaTeX$ :  
<http://aerossurance.com/safety-management/critical-maintenance-tasks/>
- [541] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.gao.gov/assets/gao-21-86.pdf>
- [542] ...  $\LaTeX$ :  
<https://criticalsoftware.com/en/news/coding-the-skies>
- [543] ...  $\LaTeX$ :  
<https://aviation.stackexchange.com/questions/46677/what-are-the-design-parameters-for-airliner>
- [544] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.cantwell.senate.gov/news/press-releases/cantwells-comprehensive-bipartisan-bicamer>
- [545] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.forbes.com/advisor/travel-rewards/737-max-what-is-safety-anyway/>
- [546] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/00140130903521587>
- [547] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.doi.gov/aviation/safety>
-

- 
- [548] ...  $\LaTeX$ :  
[https://dspace.mit.edu/bitstream/handle/1721.1/118438/ICAT\\_2018\\_07\\_Christoper%20Courtin\\_Report.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://dspace.mit.edu/bitstream/handle/1721.1/118438/ICAT_2018_07_Christoper%20Courtin_Report.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- [549] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.defence.gov.au/dasp/Docs/Manuals/7001053/eTAMMweb/1049.htm>
- [550] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.aviationpros.com/aircraft/commercial-airline/article/10239806/staying-legal-another-failed-faa-safety-program>
- [551] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.iata.org/en/services/consulting/safety-operations/>
- [552] ...  $\LaTeX$ :  
<https://hbr.org/2017/09/the-tragic-crash-of-flight-af447-shows-the-unlikely-but-catastrophic->
- [553] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.infosys.com/industries/communication-services/documents/landing-gear-design-and-development.pdf>
- [554] ...  $\LaTeX$ :  
[https://www.acqnotes.com/Attachments/AF\\_System-Safety-HNDBK.pdf](https://www.acqnotes.com/Attachments/AF_System-Safety-HNDBK.pdf)
- [555] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.transportation.gov/testimony/state-airline-safety-federal-oversight-commercial-avi>
- [556] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.federalregister.gov/documents/2019/02/13/2019-00758/safe-and-secure-operations-of-small-unmanned-aircraft-systems>
- [557] ...  $\LaTeX$ :  
<https://archive.etsc.eu/documents/safety%20in%20airports.pdf>
- [558] ...  $\LaTeX$ :  
<https://journals.sagepub.com/doi/pdf/10.1177/002029400403700202>
- [559] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.unmannedsystems.ca/wp-content/uploads/2019/01/DRAFT-AC-922-001-RPAS-SAFETY-ASSURANCE.pdf>
- [560] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.ccsdualsnap.com/pressure-switches-in-aerospace-applications/>
- [561] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.egbc.ca/getmedia/78073fda-5a83-4f0f-b12f-0a40dcbbbc29d/EGBC-Safety-Critical-Software-V1-0.pdf.aspx>
- [562] ...  $\LaTeX$ :  
<https://readwrite.com/2018/12/21/air-travel-is-far-safer-than-you-think-heres-why/>
- [563] ...  $\LaTeX$ :  
<https://fas.org/sgp/crs/misc/R45939.pdf>
- [564] ...  $\LaTeX$ :  
[https://cdn.ymaws.com/www.astna.org/resource/collection/4392B20B-D0DB-4E76-959C-6989214920E9/ASTNA\\_Safety\\_Position\\_Paper\\_2018\\_FINAL.pdf](https://cdn.ymaws.com/www.astna.org/resource/collection/4392B20B-D0DB-4E76-959C-6989214920E9/ASTNA_Safety_Position_Paper_2018_FINAL.pdf)
-



[565] ...  $\LaTeX$ :

<https://transportation.house.gov/imo/media/doc/2020.09.15%20FINAL%20737%20MAX%20Report%20for%20Public%20Release.pdf>

[566] ...  $\LaTeX$ :

[https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/luftfart/seminarier\\_och\\_information/seminarier-2016/luftvardighet-camo-och-145-verkstader/11b-critical-task-fpl.pdf](https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/luftfart/seminarier_och_information/seminarier-2016/luftvardighet-camo-och-145-verkstader/11b-critical-task-fpl.pdf)

[567] ...  $\LaTeX$ :

[https://www.h-a-c.ca/IHSS\\_Helicopter\\_Safety\\_History\\_05.pdf](https://www.h-a-c.ca/IHSS_Helicopter_Safety_History_05.pdf)

[568] ...  $\LaTeX$ :

<https://assembly.coe.int/nw/xml/XRef/X2H-Xref-ViewHTML.asp?FileID=7144&lang=EN>

[569] ...  $\LaTeX$ :

[https://www.skybrary.aero/index.php/Cockpit\\_Automation\\_-\\_Advantages\\_and\\_Safety\\_Challenges](https://www.skybrary.aero/index.php/Cockpit_Automation_-_Advantages_and_Safety_Challenges)

[570] ...  $\LaTeX$ :

<https://ntrs.nasa.gov/citations/20120014507>

[571] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S092575351730601X>

[572] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.semanticscholar.org/paper/Safety-critical-avionics-for-the-777-primary-flight-Yeh/8facf90f4a9051c3ab8ce11e39d0893118268d90>

[573] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.easa.europa.eu/faq/19013>

[574] ...  $\LaTeX$ :

<https://ntrs.nasa.gov/api/citations/20120014507/downloads/20120014507.pdf>  
critical safety systems fireworks

[575] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.hSDL.org/c/firework-safety/>

[576] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.cpsc.gov/Safety-Education/Safety-Education-Centers/Fireworks>

[577] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.seattletimes.com/subscribe/signup-offers/?pw=redirect&subsource=paywall&return=https://www.seattletimes.com/opinion/editorials/firework-safety-even-more-critical-after-heat-wave/>

[578] ...  $\LaTeX$ :

[https://www.nrcan.gc.ca/sites/www.nrcan.gc.ca/files/mineralsmetals/pdf/mms-smm/expl-expl/20170828-G05-09E\\_ACC.pdf](https://www.nrcan.gc.ca/sites/www.nrcan.gc.ca/files/mineralsmetals/pdf/mms-smm/expl-expl/20170828-G05-09E_ACC.pdf)

[579] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.prnewswire.com/news-releases/fireworks-related-injuries-and-deaths-spiked-during-t.html>

[580] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.osha.gov/sites/default/files/publications/OSHA3912.pdf>

---

- 
- [581] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.firelinx.com/wp-content/uploads/2021/02/FLX-Issues-in-Firing-System-Safety.pdf>
- [582] ...  $\LaTeX$ :  
<http://www.eig2.org.uk/wp-content/uploads/WTOFD-Blue-Guide.pdf>
- [583] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.hse.gov.uk/explosives/er2014-fireworks-retail-prem.pdf>
- [584] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.firerescuel.com/firefighter-safety/articles/11-fireworks-safety-videos-from-the-serious-to-the-humorous-fHy0M4pT2gjcQ8jA/>
- [585] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.aidic.it/cet/16/53/044.pdf>
- [586] ...  $\LaTeX$ :  
<http://www.alarmascasas.com.mx/sites/default/files/85006-0061%20--%20FireWorks%20Brochure.pdf>
- [587] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.ehs.ufl.edu/programs/fire/fireworks/>
- [588] ...  $\LaTeX$ :  
[https://www.interlogix.com.au/documents/FireWorks%20Features%20and%20Operation%20\(fire%20only\).pdf](https://www.interlogix.com.au/documents/FireWorks%20Features%20and%20Operation%20(fire%20only).pdf)
- [589] ...  $\LaTeX$ :  
[https://townhall.virginia.gov/l/GetFile.cfm?File=C:%5CTownHall%5Cdocrout%5CGuidanceDocs%5C960%5CGDoc\\_DFP\\_4448\\_v1.pdf](https://townhall.virginia.gov/l/GetFile.cfm?File=C:%5CTownHall%5Cdocrout%5CGuidanceDocs%5C960%5CGDoc_DFP_4448_v1.pdf)
- [590] ...  $\LaTeX$ :  
[https://ec.europa.eu/growth/sectors/chemicals/specific-chemicals\\_en](https://ec.europa.eu/growth/sectors/chemicals/specific-chemicals_en)
- [591] ...  $\LaTeX$ :  
[http://www.iiakm.org/ojakm/articles/2015/volume3\\_3/OJAKM\\_Volume3\\_3pp27-36.pdf](http://www.iiakm.org/ojakm/articles/2015/volume3_3/OJAKM_Volume3_3pp27-36.pdf)
- [592] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.bristol.gov.uk/documents/20182/1175006/Fireworks+in+retail+premises/6aa6ee24-5b74-43b4-a1d9-747689b1dbc9>
- [593] ...  $\LaTeX$ :  
[https://www.eversys.com.br/imagens/uploads/arqs/bra\\_arquivos/04-software-gerenciador-fireworks-brochura.pdf](https://www.eversys.com.br/imagens/uploads/arqs/bra_arquivos/04-software-gerenciador-fireworks-brochura.pdf)
- [594] ...  $\LaTeX$ :  
<http://www.doiserbia.nb.rs/img/doi/0354-9836/2016/0354-98361500050G.pdf>
- [595] ...  $\LaTeX$ :  
[http://s3.eurecom.fr/docs/wisec14\\_Costin.pdf](http://s3.eurecom.fr/docs/wisec14_Costin.pdf)
- [596] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.firetechsystems.com/assets/uploads/2018/09/FireWorks-Brochure.pdf>
- [597] ...  $\LaTeX$ :  
<https://blog.ritzsaafety.com/fireworks-safety-tips>
-

[598] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.engineerlive.com/content/fire-detection-and-protection-through-safety-critical-sys>

algemene vragen

algemene vragen oorzaken

[599] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.seattletimes.com/business/boeing-aerospace/what-led-to-boeings-737-max-crisis-a-q>

[600] ...  $\LaTeX$ :

[https://www.schneier.com/blog/archives/2019/04/excellent\\_analy.html](https://www.schneier.com/blog/archives/2019/04/excellent_analy.html)

fout in de software

[601] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.forbes.com/sites/georgeavetisov/2019/03/19/malware-at-30000-feet-what-the-737-max-?sh=4d26f7052a9e>

het nationaal veiligheidsbelang

[602] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.forbes.com/sites/lorenthompson/2020/11/23/five-reasons-return-of-boeings-737-max-t?sh=2128ea552018>

falend toezicht

[603] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.seattletimes.com/business/boeing-aerospace/failed-certification-faa-missed-safety->

onderzoeksrapport

[604] ...  $\LaTeX$ :

[https://www.faa.gov/foia/electronic\\_reading\\_room/boeing\\_reading\\_room/media/737\\_RTS\\_Summary.pdf](https://www.faa.gov/foia/electronic_reading_room/boeing_reading_room/media/737_RTS_Summary.pdf)

[605] ...  $\LaTeX$ :

[https://en.wikipedia.org/wiki/Boeing\\_737\\_MAX\\_groundings](https://en.wikipedia.org/wiki/Boeing_737_MAX_groundings)

veiligheidsrisico's menselijke fouten

[606] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.theverge.com/2019/5/2/18518176/boeing-737-max-crash-problems-human-error-mcas-faa>

overzicht van crashes

[607] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.theverge.com/2019/3/22/18275736/boeing-737-max-plane-crashes-grounded-problems-inf>

veiligheidsopmerking

[608] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.airlinerratings.com/news/boeings-737-max-will-one-safest-aircraft-history/>

aanpassingen

[609] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.boeing.com/commercial/737max/737-max-software-updates.page>

waarschuwingen/output signalen

[610] ...  $\LaTeX$ :

<https://leehamnews.com/2020/11/24/boeing-737-max-changes-beyond-mcas/>

software gerelateerde fouten

---

- [611] ...  $\LaTeX$ :  
<https://spectrum.ieee.org/aerospace/aviation/how-the-boeing-737-max-disaster-looks-to-a-software-engineer>  
onderzoeksrapport de rol van de publieke opinie
- [612] ...  $\LaTeX$ :  
[https://pubsonline.informs.org/doi/10.1287/orms.2019.05.05/full](https://pubsonline.informs.org/doi/10.1287/orms.2019.05.05.full)  
onderzoek van Europese luchtvaart agentschap
- [613] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.easa.europa.eu/newsroom-and-events/news/easa-declares-boeing-737-max-safe-return-to-service>
- [614] ...  $\LaTeX$ :  
<https://phys.org/news/2019-03-boeing-max-safety-tragedies.html>  
artikel over sensoren
- [615] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.flightglobal.com/airframers/boeing-delays-737-max-10-deliveries-two-years-to-2023/142245.article>  
goedkeuring van Europese luchtvaart autoriteiten advies aan de faa
- [616] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.hstoday.us/subject-matter-areas/airport-aviation-security/oig-tells-faa-to-improve-safety-oversight-following-boeing-737-max-review/>
- [617] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.geekwire.com/2020/faas-go-ahead-737-maxs-return-flight-kicks-off-massive-software-overhaul/>
- [618] ...  $\LaTeX$ :  
[https://www.researchgate.net/publication/338420944\\_A\\_Promise\\_Theoretic\\_Account\\_of\\_the\\_Boeing\\_737\\_Max\\_MCAS\\_Algorithm\\_Affair](https://www.researchgate.net/publication/338420944_A_Promise_Theoretic_Account_of_the_Boeing_737_Max_MCAS_Algorithm_Affair)  
achtergrond informatie
- [619] ...  $\LaTeX$ :  
<http://www.b737.org.uk/mcas.htm>  
algemeen vertrouwen
- [620] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.cnbc.com/2019/05/16/what-you-need-to-know-about-boeings-737-max-crisis.html>  
toestemming Europese autoriteiten problemen
- [621] ...  $\LaTeX$ :  
<https://arstechnica.com/information-technology/2020/01/737-max-fix-slips-to-summer-and-thats-a-problem/>  
uitgebreid artikel over de onderzoeken en het vliegverbod
- [622] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.cnet.com/news/boeing-737-max-8-all-about-the-aircraft-flight-ban-and-investigation-into-what-caused-the-crash/>  
computers als oorzaak lessons learned
- [623] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.designnews.com/electronics-test/5-lessons-learn-boeing-737-max-fiasco>
- [624] ...  $\LaTeX$ :  
<https://www.eurocontrol.int/publication/effects-network-extra-standby-aircraft-and-boeing-737-max-single-point-of-failure>  
single point of failure
-

[625] ...  $\LaTeX$ :

<https://dmd.solutions/blog/2019/04/05/how-a-single-point-of-failure-spoof-in-the-mcas-software>

[626] ...  $\LaTeX$ :

<https://asiatimes.com/2021/01/boeings-737-max-and-the-fear-of-flying/>

lijst van technische aanpassingen

[627] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.caa.co.uk/Consumers/Guide-to-aviation/Boeing-737-MAX/>

[628] ...  $\LaTeX$ :

<https://dsm.forecastinternational.com/wordpress/2020/12/14/>

[airbus-and-boeing-report-november-2020-commercial-aircraft-orders-and-deliveries/](#)

code lek

[629] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.wired.com/story/boeing-787-code-leak-security-flaws/>

[630] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.fitchratings.com/research/corporate-finance/>

[boeing-737-max-return-backlog-risks-remain-16-09-2020](#)

Cultuurverandering, deregulatie, systeemwijziging of gewoon een kwestie van competentie

[631] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.aerospacetestinginternational.com/features/what-broke-the-737-max.html>

extra aanpassingen

[632] ...  $\LaTeX$ :

<https://theaircurrent.com/aviation-safety/boeings-737-max-software-done-but-regulators-plot-m>

wat ging er mis een analyse van een ex-iloot De autoriteiten waren op de hoogte

[633] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.extremetech.com/extreme/303373-the-faa-knew-the-737-max-was-dangerous-and-kept-it>

kwaliteiten van het alarmsysteem niet goed bekend

[634] ...  $\LaTeX$ :

<https://time.com/5687473/boeing-737-alarm-system/>

[635] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.nasdaq.com/articles/boeing-gets-dealt-another-737-max-cancellation-blow.-what-it-means-for-boeing-stock-2020>

[636] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.eetimes.com/boeing-crashes-highlight-a-worsening-reliability-crisis/>

veiligheidsvraagstuk

[637] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.latimes.com/business/story/2019-12-11/faa-boeing-737-max-crashes>

probleemanalyse, veiligheidsvraagstuk

[638] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.politico.com/story/2019/03/15/boeing-737-max-grounding-1223072>

falend toezicht

---

[639] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.pogo.org/analysis/2019/10/corrupted-oversight-the-faa-boeing-and-the-737-max/>

[640] ...  $\LaTeX$ :

[https://www.afacwa.org/the\\_inside\\_story\\_of\\_mcas\\_seattle\\_times](https://www.afacwa.org/the_inside_story_of_mcas_seattle_times)

doelstellingen en veiligheidsvraagstukken

[641] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.marxist.com/737-max-scandal-boeing-putting-profits-before-safety.htm>

[642] ...  $\LaTeX$ :

[https://finance.yahoo.com/news/australia-lifts-ban-boeing-737-035817682.html?guccounter=1&guce\\_referrer=aHR0cHM6Ly93d3cuZ29vZ2xlLnNvbS8&guce\\_referrer\\_sig=AQAAAHZCJYy\\_0A5VS2WiPoCvH4xdrRNkmkdsV5EWJ2RLIz\\_AS-rxsTty6AF1\\_HlmJiRyWYqCXDi4p0Xs4isYkNkCq2Pfo-pQ60Xz\\_IftNjm4FgoZiBMC4zpZlB6F0fwecrjE\\_ujAXZzG4xPJnWCd8-G3VLlPTY8h3H31eQ1i8hY9AIyy](https://finance.yahoo.com/news/australia-lifts-ban-boeing-737-035817682.html?guccounter=1&guce_referrer=aHR0cHM6Ly93d3cuZ29vZ2xlLnNvbS8&guce_referrer_sig=AQAAAHZCJYy_0A5VS2WiPoCvH4xdrRNkmkdsV5EWJ2RLIz_AS-rxsTty6AF1_HlmJiRyWYqCXDi4p0Xs4isYkNkCq2Pfo-pQ60Xz_IftNjm4FgoZiBMC4zpZlB6F0fwecrjE_ujAXZzG4xPJnWCd8-G3VLlPTY8h3H31eQ1i8hY9AIyy)

autoriteiten krijgen tik op de vingers

[643] ...  $\LaTeX$ :

<https://medium.com/@jpaulreed/the-737max-and-why-software-engineers-should-pay-attention-a0412>

[644] ...  $\LaTeX$ :

<https://news.ycombinator.com/item?id=19414775>

[645] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.bbc.com/news/55366320>

[646] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.marketscreener.com/news/latest/China-studies-Boeing-737-MAX-recertification-wants->

motor in brand

[647] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.euractiv.com/section/aviation/news/boeing-grounds-777s-after-engine-fire/>

[648] ...  $\LaTeX$ :

<https://gulfnnews.com/business/aviation/uae-airspace-to-see-return-of-boeing-737-max-1.1613627548923>

motor in brand gevlogen

[649] ...  $\LaTeX$ :

<https://techxplore.com/news/2021-02-boeing-urges-grounding-777s.html>

[650] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.politico.eu/article/uk-temporarily-bans-some-boeing-aircraft-after-pratt-whitney-e>

[651] ...  $\LaTeX$ :

<https://www.timeslive.co.za/news/world/2021-02-23-damage-to-united-boeing-777-engine-consister>

[651] faa was niet kritisch genoeg

---

---

# Evaluatie

In de evaluatie reflecteer je over je eigen afstudeerproces. Daarbij moet je vooral letten op de leereffecten. Welke competenties had je nodig? Welke competenties kwam je tekort en moest je zelf verwerven? Waren dit algemene of specifieke competenties? Voldeden de beroepscompetenties aan de standaard van het *HBO-I* (analyseren, adviseren, ontwerpen, realiseren en beheren)? Vielen de algemene competenties in de vijf categorieën van de *Dublin Descriptoren*<sup>2</sup> zoals het verkrijgen van kennis en inzicht, het toepassen van kennis en inzicht, het maken van onderbouwde keuzen (oordeelsvorming), het communiceren (schriftelijk en mondeling) en het verkrijgen van leervaardigheden?

---

<sup>2</sup>Dublin Descriptoren zijn eisen aan de competenties voor de bachelor en master studies aan universiteiten en hogescholen in Europa.

---

# Achtergrond materiaal

Requirementsoverzicht Uppaal model			Datum : 01.06.2023 opgesteld door: Galvin Bartes		Laatste bijwerking: 08.06.2023 Index: 00	
<p>Anforderungsliste</p> <p>Bla Bla Bla Bla Bla</p>						
<p>Projekt-Nr.: TINLAB Advanced Algorithms</p> <p>Sluismodel Uppaal</p>						
Anforderungen						F = Fest W = Wunsch
Gainsboro <sup>F</sup> <sub>W</sub>	Nr.	Requirements	Werte Daten Anforderungen	Zust.	Status	Opmerkingen
1 Requirement						
F	1.1	Een tweetal sluisdeuren.	...	xy		Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text.
1 Requirement						
1 Requirement						
F	1.1	Een sluiskolk waarin de schepen in- en uitvaren	...	xy		Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text.
1 Requirement						
1 Requirement						





Gainsboro <sup>F</sup> <sub>W</sub>	Nr.	Specificatie	Werte Daten Vorderingen	Zust.	Status	Opmerkingen
F	1.1	Een schip komt aanvaren en meld zich aan bij de sluismeester. De sluismeester geeft een signaal aan het controlsysteem voor het openen van de sluisdeuren, nadat gecontroleerd is of de nivelleermachine al klaar is. Als er ruimte is voor een invarend schip mag het schip dat zoich heeft aangemeld en toestemming heeft in de sluis varen. Op het moment dat de sluis vol is gaan de sluisdeuren dicht. Eenmaal afgesloten kan de nivelleermachine beginnen om het water in de sluis-kolk op het gewenste waterpeil te brengen. Als dit nivelleerprces is afgerond geeft het controlsysteem daan da de sleusdeuren open kunnen. Als de sleusdeuren open zijn en het uitvaarsignaal is op groen dan moet het schip in de sluis de sluis uitvaren.	...	xy		Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text.
1 Requirement						
1 Requirement						
F	1.1	Een schip geeft een signaal aan een sluismeester.	...	xy		Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text.
1 Requirement						
1 Requirement						

Gainsboro <sup>F</sup> <sub>W</sub>	Nr.	Specificatie	Werte Daten Vorderingen	Zust.	Status	Opmerkingen
F	1.1	Er wordt gekeken of er wel plek is in de sluis .	...	xy		Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text.
1 Requirement						
1 Requirement						
F	1.1	Er wordt gekeken of de nivelleermachine is afgerond.	...	xy		Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text.
1 Requirement						
1 Requirement						
F	1.1	Er wordt gekeken wat het niveo van de waterpeil in de sluiskolk is.	...	xy		Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text.
1 Requirement						
1 Requirement						
F	1.1	Er wordt gekeken of de sluisdeuren gereed zijn voor invarende schepen.	...	xy		Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text.
1 Requirement						
1 Requirement						
F	1.1	Voorrang tussen schepen onderling in de sluis?	...	xy		Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text.
1 Requirement						
1 Requirement						
F	1.1	Hoe lang mag een schip zich in de sluis bevinden?	...	xy		Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text.

Gainsboro <sub>FW</sub>	Nr.	Specificatie	Werte Daten Vorderingen	Zust.	Status	Opmerkingen
	1	<b>Requirement</b>				
	1	<b>Requirement</b>				
F	1.1	Ik wil zeker zijn dat mijn schip niet tegen de sluisdeuren aanvaart als een stoplicht op groen is	Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text.	xy		Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text.
	1	<b>Requirement</b>				
F	1.1	Ik wil er zeker van zijn dat als mijnschip de sluis op een laag waterpeil binnenvaart dat het waterniveau in de sluis gelijk i aan hoog.	Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text.	xy		Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text.
	1	<b>Requirement</b>				
F	1.1	Ik wil er zeker van zijn dat als mijn schoip de sluis op laag binnenvaart dat het waterniveau in de sluis gelijk is s aanlaag.	Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text.	xy		Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text.
	1	<b>Requirement</b>				
F	1.1	Ik wil een signaal wanneer er een schip in de slis zit als sluisbediening	Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text.	xy		Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text.
	1	<b>Requirement</b>				
F	1.1	Ik wil als sluiscontrollier een signaal als de dueren openstaan en een schip komt aanvaren en er is tegelijk een schip inn de sluis.	Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text.	xy		Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text.
	1	<b>Requirement</b>				
F	1.1	Ik wil max 2 schepen in de sluis	Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text.	xy		Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text.
	1	<b>Requirement</b>				

Gainsboro <sup>F</sup> <sub>W</sub>	Nr.	Specificatie	Werte Daten Vorderingen	Zust.	Status	Opmerkingen
F	1.1	Ik wil dat een schip de sluis pas na 5 seconden in de atarri- val state kan binnen- treden is	Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text.	xy		Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text.
1 Requirement						
F	1.1	Ik wil dat mijn stop- licht lleen bedient kan worden door de sluis	Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text.	xy		Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text.
1 Requirement						
F	1.1	Ik wil dat de deuren alleen bedient kun- nen worden door de sluis	Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text.	xy		Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text.
1 Requirement						
F	1.1	Ik wil dat sensoren al- leen bedient kunnen worrden door de sluis	Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text.	xy		Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text.
1 Requirement						
F	1.1	Een schip moet een route kunnen aflag- gen	Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text.	xy		Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text.

B. Builaea GmbH & Co. KG Konstruktion und Entwicklung	Datum der Erstellung: 01.01.17  Erstellt von: Max Mustermann	Aktueller Stand: 02.01.17 Index: 00
---	--	--

Anforderungsliste

Bla Bla Bla Bla Bla

Projekt-Nr.: 1234567890

Projektname

Anforderungen						F = Fest W = Wunsch
Gainsboro <sup>F</sup> <sub>W</sub>	Nr.	Bezeichnung	Datum	Zust.	Status	Opmerkingen
1 <b>Specificaties</b>						
F	1.1	Het is mogelijk dat de sluis van richting verandert.	E<> main.waterlevel	xy		Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text.
1 <b>Specificaties</b>						
F	1.1	Het is mogelijk dat de sluis pomp in een cyclus teveel water heeft gepompt en dat er daardoor water weggepompt dan wel bijgepompt dient te worden		xy		Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text.
1 <b>Specificaties</b>						
F	1.1	Het is al binnen 100 ms mogelijk om te achterhalen aan welke kant de sluisdeuren open moeten.		xy		Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text.
1 <b>Specificaties</b>						
F	1.1	Als de richting van een schip gelijk is aan N, dan is het waterlevel niet gelijk aan 1-5 of R		xy		Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text.
1 <b>Specificaties</b>						
F	1.1	De sluis pomp is nooit in positie AAN, wanneer de sluisdeuren open zijn.		xy		Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text.
1 <b>Specificaties</b>						
F	1.1	In het geval dat er geen errors zijn ( in de stoplichten, sluisdeuren) and ideal (wachtrij) scenario,		xy		Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text.
1 <b>Specificaties</b>						



Gainsboro <sub>FW</sub>	Nr.	Bezeichnung	Werte Daten Anforderungen	Zust.	Status	Bermerkungen
F	1.1	Als zich geen errors voordoen bij stoplicht en deur, maar de waterpomp uitvalt:		xy		Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text.
1 <b>Specificatie</b>						
F	1.1	Als de deur open is (ongeacht boven of beneden) dan bevindt de sluispomp zich in een predefined state (undefined)	A[] (gate(0).open    gate(1).open) -> (main.pomp <sub>idle</sub>    main.pomp2 <sub>idle</sub> )	xy		Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text.
1 <b>Specificatie</b>						
F	1.1	Als de deur is gesloten dan bevindt de maincontroller zich in een predefined state	A[] gate.closed -> main.idle	xy		Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text.
1 <b>Specificatie</b>						
F	1.1	Voor invaren geldt altijd: waterlevel, pomp uit, sluisdeuren open en stoplicht op groen	A[] main.s5 -> main.waterlevel <sub>laag</sub> and gate(0).open and gate(1).open and (stoplight(0).green and stoplight(1).green    stoplight(2).green and stoplight(3).green )	xy		Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text.
1 <b>Specificatie</b>						
F	1.1	Als een schip van rechts binnen komt en sluisdeuren zijn dicht dan moet het stoplicht op rood, de pomp in transitie van laag naar hoog en niet andersom	!main.direction -> forall (i:id <sub>d</sub> ) forall (j:id <sub>s</sub> ) gate(i).closed and stoplight.road and main.rd <sub>1</sub>	xy		Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text.
1 <b>Specificatie</b>						





Gainsboro <sub>FW</sub>	Nr.	Bezeichnung	Werte Daten Anforderungen	Zust.	Status	Bermerkungen
F	1.1	Een schip komt aan- varen en geeft een signaal aan de sluis.		xy		Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text.
1 <b>Specificatie</b>						
F	1.1	Indien er meer dan twee schepen in de sluis zitten dan wordt het ship geplaatst in de wachrij.	A[]    Queue.list[N-1] == 2 -> (Sluiskolk.list[N]==1   Sluiskolk.list[N]==2)	xy		Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text.
1 <b>Specificatie</b>						
F	1.1	Een schip kan pas naar binnenrijden als de sluisdeuren open zijn, het stop- licht is op groen er er zijn minder dan 2 sche- pen in de sluis.	A[] main.s6 and schip.varen        -> Queue.list[N-1] <2	xy		Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text.
1 <b>Specificatie</b>						
F	1.1	Eenmaal in de sluis zal het schip moeten wachten op de sluis en de pomp.	A[] Queue.list[N-1] == 2	xy		Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text.
1 <b>Specificatie</b>						
F	1.1	Een schip mag alleen uitvaren als de pomp klaar is, de        sleusdeuren open.	A[] schip.varen and main.s12    main.s13 -> (!main.rn1        and !main.rn2)	xy		Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text.
1 <b>Specificatie</b>						
F	1.1	Een sluis ontvang een aankomst signaal van een schip en bestuurt de sluisdeuren en de pomp.		xy		Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text.
1 <b>Specificatie</b>						

Gainsboro <sub>W</sub> <sup>F</sup>	Nr.	Bezeichnung	Werte Daten Anforderungen	Zust.	Status	Bermerkingen
F	1.1	De sensor is een onderdeel van de sluis en ontvangt signalen van naderende schepen.		xy		Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text.
1 <b>Specificatie</b>						
F	1.1	De sleusdeur voor boven en beneden kunnen beiden open en dicht. De sluisdeur wordt aangestuurd door de sluis.		xy		Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text.
1 <b>Specificatie</b>						
F	1.1	Een pomp begint met pompen bij een signaal van de sluis. Een sluis op zijn beurt geeft alleen een signaal aan de pomp als de sleudeuren dichtzijn	$A[] \text{pomp.pomp}_{active} - > \text{main.s6 and forall}(i:id_d)gate(i).closed$	xy		Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text.
1 <b>Specificatie</b>						
F	1.1	Voor geen enkel pad geldt dat als de deuren gesloten zijn volgens de kluis dat er een deur openstaat om een schip naar buiten te laten.	$A[] \text{not forall}(i:id_d) gate.closed - > (\text{main.s12}    \text{main.s13})$	xy		Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text.
1 <b>Specificatie</b>						
F	1.1	Voor alle paden geldt dat als een sluis aan het voorbereiden is, dan zijn alle deuren dicht.	$A[] \text{main.s6} -> \text{forall}(gate(0).closed$	xy		Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text.
1 <b>Funktionen</b>						
F	1.1	Voor alle paden geldt dat als een deur dicht is het aantal schepen in de kade gelijk is aan nul		xy		Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text.

Gainsboro <sup>F</sup> <sub>W</sub>	Nr.	Bezeichnung	Werte Daten Anforderungen	Zust.	Status	Bermerkungen
1 <b>Specificatie</b>						
F	1.1	Voor geen enkel pad geld dat als het binnenstoplicht op groen staat dat het niet toegestaan in naar binnen te varen	E<> stoplight(2).groen    stoploght(3).groen -> main.s6	xy		Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text.
1 <b>Specificatie</b>						
F	1.1	Voor alle paden geldt dat de globale tijd langer is dan 30 tijdseenheden		xy		Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. A[] main.s13-> main.processtime>30 Hier steht ein Text. Hier steht ein Text.
1 <b>Specificatie</b>						
F	1.1	Er is een pad waarvoor geld dat als een schip wilt stoppen dat er meer dan 5 schepen in de sluis zitten.		xy		Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text.
1 <b>Specificatie</b>						
F	1.1	Voor alle paden geldt als schip vrtrekt is sluisdeur dicht		xy		Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text.
1 <b>Funktionen</b>						
F	1.1	Voor alle paden geldt als stoplicht op rood sluisdeuren dicht en schip vertrokken dan is de nivelleermachine uit		xy		Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text.
1 <b>Specificatie</b>						

Gainsboro <sub>F</sub> W	Nr.	Bezeichnung	Werte Daten Anforderungen	Zust.	Status	Bermerkungen
F	1.1	Er is geen pad waarop een schip vertrekt vanuit de rechter-sluisdeur en de linkersluisdeur is open en linkeruitaart-stoplich en linkeruitvaartsop-licht opgroen en nibelleermachine is aan		xy		Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text.
1 <b>Specificatie</b>						
F	1.1	Er is een pad waarvoor geldt dat linkersluisdeuren dicht zijn, rechtersluisdeuren dicht zijn rechteruit-vaartstoplicht is rood en rechteruit-vaartstoplicht is rood terwijl er geen schip in de sluis licht		xy		Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text.
1 <b>Specificatie</b>						
F	1.1	EEn stoplich staat al-tijd op groen als de deuren open staan en de pomp niet bezig is.	A[] forall(i:id <sub>s</sub> )stoplight.groen → gate(0).open and gate(1).open and (main.pomp1 <sub>idle</sub>    main.pomp2 <sub>idle</sub> )	xy		Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text.
1 <b>Specificatie</b>						
F	1.1	In geen enkele staat van de sluis behalve tussen de lowergate en uppergate en uppergate en lowergate en de staten AtArrivalLow en AtEnteringHigh is de wachttijd langer dan 5 tijdseenheden		xy		Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text.
1 <b>Specificatie</b>						

Gainsboro <sub>FW</sub>	Nr.	Bezeichnung	Werte Daten Anforderungen	Zust.	Status	Bermerkingen
F	1.1	Voor alle paden in een pomp geldt dat als water level lager is dan waterlaag pompwaterweg is altijd false	A[] (main.waterlevel<waterlaag) -> (!pompwaterweg  pompwaterweg==false)	xy		Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text.
1 <b>Specificatie</b>						
F	1.1	Voor alle paden geldt dat als water level hoger is dan waterhoog dan is pompwater altijd false		xy		Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text.
1 <b>Specificatie</b>						
F	1.1	Het zal nooit gebeuren dat een pomp water toevoegt als deuren open zijn, geen schip in sluis en stoplicht op groen	A[] not main.rn1    main.rn2 -> gate(0).open and gate(1).open and Queue.list[N-1] == 0 and ((stoplight(0).groen  stoplight(1).groen)  stoplight(3).groen and stoplight(4).groen))	xy		Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text.
1 <b>Specificatie</b>						
F	1.1	Het kan gebeuren dat bij pompr het stoplicht op rood staat, het schip in de sluis en deur is dicht, en waterstand gelijk aan waterlaag	E<> (main.blocked1    main.blocked2) -> Queue.list[N-1] >0 and gate(0).closed and gate(1).closed and main.waterlevel==main.waterlevel <sub>laag</sub>	xy		Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text.
1 <b>Specificatie</b>						
F	1.1	Er is een mogelijkheid dat vanuit pomp get stoplicht op rood wordt gezet en waterlevel gelijk is aan waterlaag	E<> main.rn1  main.rn2 -> gate(0).closed and main.waterlevel==waterlaag	xy		Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text.
1 <b>Specificatie</b>						
F	1.1	Het kan voorkomen dat bij state pompaan het water-niveau gelijk is aan waterlaag	E<> main.rn1  main.rn2 -> main.waterlevel==main.waterlaag	xy		Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text.

Gainsboro <sup>F</sup> <sub>W</sub>	Nr.	Bezeichnung	Werte Daten Anforderungen	Zust.	Status	Bermerkingen
<b>1 Specificatie</b>						
F	1.1	Voor alle paden geldt dat er een mogelijkheid is dat deur is open/dicht en sluis nivelleert omhoog/omlaag	A[] gate(0).open and ()main.direction ==0  main.direction==1)	xy		Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text.
<b>1 Specificatie</b>						
F	1.1			xy		Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text. Hier steht ein Text.

---

# Requirement tracability matrix

Tabel A.5: Caption

Requirements	Accuracy	Coverage	Scalability	Infrastruc- ture
Inertial Navigation	✓	✓	✓	
RFID	✓	✓	✓	
Bluetooth		✓		✓
WLAN	✓	✓		✓
Infrared	✓	✓		✓

---



# swot analyse

	Helpful	Harmful
Internal origin	<p>Nam dui ligula, fringilla a, euismod sodales, sollicitudin vel, wisi. Morbi auctor lorem non justo. Nam lacus libero, pretium at, lobortis vitae, ultricies et, tellus. Donec aliquet, tortor sed accumsan bibendum, erat ligula aliquet magna, vitae ornare odio metus a mi. Morbi ac orci et nisl hendrerit mollis. Suspendisse ut massa. Cras nec ante. Pellentesque a nulla. Cum sociis natoque penatibus et magnis dis parturient montes, nascetur ridiculus mus. Aliquam tincidunt urna. Nulla ullamcorper vestibulum turpis. Pellentesque cursus luctus mauris.</p>	<p>Nam dui ligula, fringilla a, euismod sodales, sollicitudin vel, wisi. Morbi auctor lorem non justo. Nam lacus libero, pretium at, lobortis vitae, ultricies et, tellus. Donec aliquet, tortor sed accumsan bibendum, erat ligula aliquet magna, vitae ornare odio metus a mi. Morbi ac orci et nisl hendrerit mollis. Suspendisse ut massa. Cras nec ante. Pellentesque a nulla. Cum sociis natoque penatibus et magnis dis parturient montes, nascetur ridiculus mus. Aliquam tincidunt urna. Nulla ullamcorper vestibulum turpis. Pellentesque cursus luctus mauris.</p>
Internal origin	<p>Nam dui ligula, fringilla a, euismod sodales, sollicitudin vel, wisi. Morbi auctor lorem non justo. Nam lacus libero, pretium at, lobortis vitae, ultricies et, tellus. Donec aliquet, tortor sed accumsan bibendum, erat ligula aliquet magna, vitae ornare odio metus a mi. Morbi ac orci et nisl hendrerit mollis. Suspendisse ut massa. Cras nec ante. Pellentesque a nulla. Cum sociis natoque penatibus et magnis dis parturient montes, nascetur ridiculus mus. Aliquam tincidunt urna. Nulla ullamcorper vestibulum turpis. Pellentesque cursus luctus mauris.</p>	<p>Nam dui ligula, fringilla a, euismod sodales, sollicitudin vel, wisi. Morbi auctor lorem non justo. Nam lacus libero, pretium at, lobortis vitae, ultricies et, tellus. Donec aliquet, tortor sed accumsan bibendum, erat ligula aliquet magna, vitae ornare odio metus a mi. Morbi ac orci et nisl hendrerit mollis. Suspendisse ut massa. Cras nec ante. Pellentesque a nulla. Cum sociis natoque penatibus et magnis dis parturient montes, nascetur ridiculus mus. Aliquam tincidunt urna. Nulla ullamcorper vestibulum turpis. Pellentesque cursus luctus mauris.</p>

	Helpful	Harmful
Internal origin	<p>Nam dui ligula, fringilla a, euismod sodales, sollicitudin vel, wisi. Morbi auctor lorem non justo. Nam lacus libero, pretium at, lobortis vitae, ultricies et, tellus. Donec aliquet, tortor sed accumsan bibendum, erat ligula aliquet magna, vitae ornare odio metus a mi. Morbi ac orci et nisl hendrerit mollis. Suspendisse ut massa. Cras nec ante. Pellentesque a nulla. Cum sociis natoque penatibus et magnis dis parturient montes, nascetur ridiculus mus. Aliquam tincidunt urna. Nulla ullamcorper vestibulum turpis. Pellentesque cursus luctus mauris.</p>	<p>Nam dui ligula, fringilla a, euismod sodales, sollicitudin vel, wisi. Morbi auctor lorem non justo. Nam lacus libero, pretium at, lobortis vitae, ultricies et, tellus. Donec aliquet, tortor sed accumsan bibendum, erat ligula aliquet magna, vitae ornare odio metus a mi. Morbi ac orci et nisl hendrerit mollis. Suspendisse ut massa. Cras nec ante. Pellentesque a nulla. Cum sociis natoque penatibus et magnis dis parturient montes, nascetur ridiculus mus. Aliquam tincidunt urna. Nulla ullamcorper vestibulum turpis. Pellentesque cursus luctus mauris.</p>
	Helpful	Harmful
Internal origin	<p>Nam dui ligula, fringilla a, euismod sodales, sollicitudin vel, wisi. Morbi auctor lorem non justo. Nam lacus libero, pretium at, lobortis vitae, ultricies et, tellus. Donec aliquet, tortor sed accumsan bibendum, erat ligula aliquet magna, vitae ornare odio metus a mi. Morbi ac orci et nisl hendrerit mollis. Suspendisse ut massa. Cras nec ante. Pellentesque a nulla. Cum sociis natoque penatibus et magnis dis parturient montes, nascetur ridiculus mus. Aliquam tincidunt urna. Nulla ullamcorper vestibulum turpis. Pellentesque cursus luctus mauris.</p>	<p>Nam dui ligula, fringilla a, euismod sodales, sollicitudin vel, wisi. Morbi auctor lorem non justo. Nam lacus libero, pretium at, lobortis vitae, ultricies et, tellus. Donec aliquet, tortor sed accumsan bibendum, erat ligula aliquet magna, vitae ornare odio metus a mi. Morbi ac orci et nisl hendrerit mollis. Suspendisse ut massa. Cras nec ante. Pellentesque a nulla. Cum sociis natoque penatibus et magnis dis parturient montes, nascetur ridiculus mus. Aliquam tincidunt urna. Nulla ullamcorper vestibulum turpis. Pellentesque cursus luctus mauris.</p>

## A.1 Research case: De digitale aanval op de Oekraïense krachtcentrale

Dit verslag geeft inzage in een analyse van de Ukraine cyber aanval, inclusief hoe de actoren zich zelf toegang gavan tot het controle systeem, welke methoden de acoren hebben gebruikt voor reconnaissance en vastleggen van het systeem, een gedetailleerde omschrijving van de aanval op 15 December 2015, en de methoden die gebruikt zijn door de aanvallers om hun sporen uit te wissen en daarmee het het stoppen van schade toebrengen nog moeilker maken. Daarnaast wordter een gedetailleerde omschrijving gegevenv an de beveiliging van de SCADA ccontrol systemen gebaeerd op bst practices, inclusief het control network ontwerp, technieken voor whtelisting, monitoring en loggen, en opleiding van personeel.

[?] [?] [?] [?] [?] [?] [?] [451] [?]

Oop 23,december 2015 vind er een cyber aanval plaats op het elektriciteitsnet van de Oekraïne. Dit was de eerste bekende aanval op een elektrisch controle systeem met corrupte firmware. Daarnaas wordt er een telecom-based denial of service attack met geautomatiseerde systemen om het telefoonverkeer uit te schakelen. [?]

Uit onderzoek[?] naar de aanval, uitgevoerd door Oekraïene sen Amerikaanse militairenblijkt bleek onder meer dat de power grids in sommige gevallen beter waren beveiligd dan de Amerikaanse. Desondanks was de viligheid niet optimaal door onder andere de hetgegeven dat werknemers op afstand konden inloggen en geen gebruik van 2-stapsverificatie.

### A.1.1 Literaire analyse

#### Motief

Oekraïne wijst naar de russen [?]

[?]

[?] [?] [?] [?] [?]

#### Situatie Oekraïne

[?] [?]

#### Situatie algemeen

[447] [?] [?]

#### Factoren

[?]

#### Oorzaak

[?] [?] [?] [?]

#### Gebruikte materialen

[?] [?]

## **Uitvoering van de aanval**

[?] [?]

### **Oplossingen**

[?]

### **Aanbevelingen**

#### **A.1.2 Resultaten**

##### **De aanval**

1. An initial email spear phishing attack lures recipients into opening an attached Microsoft® document with a macro that installs Black Energy 3 (BE3) onto corporate workstations. 2. BE3 and other tools perform reconnaissance and enumeration of the network and provide an initial backdoor for the hackers into the corporate network. 3. As a result of network reconnaissance, the malicious actors discover and access the oblenergus' Microsoft Active Directory® servers that contain corporate user accounts and credentials. 4. With the harvested credentials, the malicious actors use an encrypted tunnel from an external network to get inside the oblenergo network, establishing a presence on the oblenergo control system networks. 5. Malicious actors discover and access the control center supervisory control and data acquisition (SCADA) human-machine interface (HMI) servers and substations. While a router separates corporate and SCADA networks, the firewall rules are improperly configured. 6. On December 23, 2015, at 3:30 p.m., the malicious actors begin their power outage attacks by entering operations and SCADA networks through backdoors on the compromised SCADA workstations. The malicious actors take control away from HMI operators and then open breakers. 7. The malicious actors perform several other actions with the intent of complicating the responses of control operators and increasing the effort required to return the system to normal operating conditions. These actions include: a. Launching a coordinated Telephony Denial of Service (TDoS) attack that floods call centers to prevent legitimate calls from getting through. b. Disabling the UPSs for the control centers. c. Corrupting the firmware on a remote terminal unit (RTU) HMI module and serial-to-Ethernet port servers. 8. Malicious actors execute KillDisk malware in an attempt to wipe out the control center HMIs and pivotpoint workstations.

[?]

[?]

##### **spearfishing**

##### **blackenergy**

##### **remote access capabilities**

##### **serial-to-ethernet communication devices**

##### **telephony denial of service attacks**

#### **A.1.3 oplossingen**

Identificeer alle risico's en schrijf een plan voor het managen van de risico's. Implementeer effectieve controle om het risico te managen. Creeer een diepgaand model dat ervoor zorgt dat er effectieve en efficiënte security controls worden uitgevoerd. Aangaande de gebeurtenissen in de oekraïense kunnen de volgende security controls worden opgenomen in het securitymodel: Initial access to enterprise network, pivot in

enterprise network, elevate privileges, maintainance access, gain access to control system, attack, attack complication, destroy hard drives. [?]

#### **A.1.4 Discussie**

#### **A.1.5 Verder lezen**

[?] [449] [?] [?] [?] [?] [?] [?] [?] [?] [?] [?] [?] [?] [?] [?] [?]