

## J.M. de Vries

die ook voor de lengte van de onderhoudsverplichting gaan gelden?

Mevrouw **J.M. de Vries** (VVD): Ja, en wij kunnen die naar boven of beneden afronden. Dat hoeft niet tot op enkele maanden te worden uitgerekend. Tegen iemand die bijvoorbeeld vijf jaar ouder van een kind is geweest, kan gezegd worden dat hij er niet met een jaar van af is. Die onderhoudsplicht kan dan nog ongeveer vijf jaar duren. Natuurlijk kun je naar de leeftijd van het kind kijken, of het recht gaat krijgen op studiefinanciering, of dat het kind gaat werken. Op die manier zou men ernaar moeten kijken en ik denk dat de rechterlijke macht er ook voldoende ervaring mee heeft.

De heer **Dittrich** (D66): Stel dat de staatssecretaris voorstelt om van dat ene jaar twee jaar of drie jaar te maken. Bent u dan, gezien uw uitspraak dat u ook bereid bent om naar een ander systeem te kijken, bereid om dit als vaste wetstekst op te nemen zodat het voor iedereen geldt?

Mevrouw **J.M. de Vries** (VVD): Dat ligt eraan. Zelfs drie jaar kan te kort zijn. Als je tien jaar voor een kind gezorgd hebt, vind ik drie jaar te kort. Ik ben bereid om naar een andere formulering te kijken, maar de essentie is dat er een relatie is tussen de duur van het ouderlijk gezag en de onderhoudsplicht. Daar waar sprake is van gezamenlijke voogdij acht ik het continueren van de onderhoudsplicht in relatie tot de duur van de gezamenlijke voogdij vanzelfsprekend evenzeer van toepassing.

Voorzitter! Mijn fractie kan zich in essentie in het wetsvoorstel vinden. Daar waar in feite sprake is van één ouder kan het belang van het kind zeer gediend zijn indien de partner van die ouder dezelfde handelingsbevoegdheid heeft als zijn ouder, ervan uitgaande dat de relatie tussen het kind en de sociale ouder ook goed is. Daar waar sprake is van de andere ouder, weliswaar zonder ouderlijk gezag, wil mijn fractie aandringen op uiterste behoedzaamheid. Het toekennen van het ouderlijk gezag is niet niets. Het schept verplichtingen voor degene die ermee wordt bekleed. Daartegenover moeten de gevoelens en de positie van de andere ouder die al geen

gezag heeft en een derde met zijn of haar gezag bekleed ziet, niet lichtvaardig terzijde worden geschoven, ook al behoudt deze ouder zijn omgangsrecht en recht op informatie. Maar dat is toch wel heel minimaal.

Ten slotte wil ik nog eens benadrukken dat het gaat om het kind: zijn geborgenheid, zijn bescherming en zijn belangen. Die moeten te allen tijde vooropstaan.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**: De staatssecretaris zal morgenmiddag antwoorden.

De vergadering wordt van 17.35 uur tot 19.10 uur geschorst.

---

Aan de orde is de behandeling van:

- **het verslag van een nota-overleg over de nota Veiligheidsbeleid burgerluchtvaart (24804)**, en van:

- de motie-Van Gijzel c.s. over een zwarte lijst van slecht toezicht houdende landen (24804, nr. 6);
- de motie-Van Gijzel c.s. over een openbare databank met gegevens per luchtvaartmaatschappij (24804, nr. 7);
- de motie-Van Gijzel c.s. over het mede aansprakelijk stellen van reisorganisaties en touroperators (24804, nr. 8);
- de motie-Keur c.s. over extra middelen voor de luchtvaartpolitie (24804, nr. 9) (ingetrokken);
- de motie-Keur c.s. over risky carriers (24804, nr. 10);
- de motie-Keur c.s. over het naleven van toegewezen aan- en uitvliegeroutes (24804, nr. 11);
- de motie-Van 't Riet c.s. over het opnemen van een veiligheidsartikel in luchtvaartovereenkomsten (24804, nr. 12);
- de motie-Stellingwerf over een eventuele verzekeringsplicht in de recreatieve luchtvaart (24804, nr. 13);
- de motie-Poppe over een intensivering van de handhaving van veiligheidsvoorschriften (24804, nr. 14).

(Zie notaoverleg van 27 januari 1997.)

De **voorzitter**: Wellicht ten overvloede merk ik op dat de spreektijd per fractie 2 minuten bedraagt.

De beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Tijdens het notaoverleg van 27 januari jl. hebben wij moeten vaststellen dat er eigenlijk drie soorten van lijsten zijn die de veiligheid van de luchtvaart kunnen bevorderen.

Ten eerste is er de databank, die opgesteld wordt door platform-inspecties en meldingen. Deze databank werd in de nota al voorgesteld. De Kamer heeft het plan ondersteund. Het beheer van de toegang tot de databank ligt bij de autoriteiten.

Ten tweede is er de witte lijst. In een motie is vastgelegd dat moet worden gekomen tot een nationale databank. De minister is daar positief over en zal, onder meer met de touroperators, nagaan op welke wijze deze lijst kan worden opgesteld.

Ten derde is er de zwarte lijst. Wij hebben gevraagd om in Europees kader tot een zwarte lijst te komen. Deze lijst gaat minder ver dan datgene wat de VS doen. De VS hebben er een uitsluitingssysteem aan gekoppeld. Als de luchtvaartautoriteiten niet goed controleren, mogen de luchtvaartmaatschappijen er niet komen. Tezamen met mevrouw Van 't Riet en de heer Keur heb ik hierover een motie ingediend. De minister heeft gezegd dat zij daar geen problemen mee heeft.

De vrijdag na het overleg vond de Transportraad plaats. Aan het eind daarvan zei de minister, in navolging van de heer Kinnock, dat er geen aparte zwarte lijst komt. Het enige wat in Europa zou worden gedaan, zouden platformcontroles zijn. En dat terwijl er in Europees verband nog een voorstel gemaakt moest worden. De minister sloot zich bij de woorden van de heer Kinnock aan, wetende dat er een motie lag die zij de maandag ervoor positief tegemoet was getreden. Daarmee is een rare situatie ontstaan, waarover ik graag uitleg krijg.

Blijft de minister van mening dat het komen tot een zwarte lijst in Europees kader, zoals in de motie verwoord, opportuun is of heeft zij andere inzichten gekregen? Als zij het eens is met de motie, waarom heeft zij dat dan niet ingebracht tijdens de Transportraad? Stel dat de motie gehandhaafd en aangenomen wordt. Is dan tijdens de Transport-

## Van Gijzel

raad een kans gemist? Is sprake geweest van obstructie? Of heeft de minister nadere inzichten verworven? In dat laatste geval was het goed geweest om dat de Kamer te melden. Totdat hierover duidelijkheid bestaat, handhaaf ik de motie.

Gisteren ontvingen wij een brief van de minister. Ik vraag haar nog eens contact op te nemen met de Vereniging van Nederlandse afhandelaars om te horen wat de klachten zijn. Verder krijg ik nog graag een reactie op het stelen van bakens.

De heer **Keur** (VVD): Voorzitter! Ik kan het kort houden. Het zal de minister niet verbazen dat ik in feite dezelfde vragen wil stellen als mijn collega Van Gijzel. Immers, de coalitiepartijen hebben de motie ondersteund. Ik heb kennisgenomen van de toezeggingen van de minister. De Kamer zal informatie ontvangen over de wijze waarop het onderzoek voor inspectietaken zal worden uitgevoerd. Er zal worden gerapporteerd over de reorganisatie. Aangegeven wordt welke acties zullen worden ondernomen. Niet duidelijk is of de Kamer ook daarover zal worden geïnformeerd. Het zou goed zijn als er een tijdslimiet aan zou worden verbonden.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Voordat ik op het hoofdpunt kom, wil ik twee kleine puntjes aan de orde stellen.

Het doet mij deugd dat het percentage overschrijdingen van de uitvliegroutes heel klein is. Dat laat natuurlijk onverlet dat dit nooit mag gebeuren, maar het feit dat het om een heel klein percentage gaat, schept enige rust.

Verder mis ik twee zaken in de beantwoording, maar het kan zijn dat ik dit in het overleg anders heb geïnterpreteerd. Het gaat over de registratie van de onveilige vliegvelden en de begeleiding van de vliegers. Het is gebleken dat de meeste ongelukken te maken hebben met menselijke fouten. Wij hebben daar tijdens het notaoverleg over gediscussieerd, maar ik had begrepen dat daar enig vervolg aan zou worden gegeven. De vraag is of dit gebeurt.

Dan het hoofdpunt. Dat betreft de moties over de risky carriers en de zwarte lijst, die ook mijn fractie heeft ondersteund. Ik interpreteer het antwoord van de minister als volgt: "Het voorstel is op Europees niveau aan de orde gesteld, maar toen is gebleken dat dit onhaalbaar is. Eigenlijk vind ik ook dat het niet op die manier moet gebeuren, omdat de maatschappijen daardoor worden geïsoleerd, terwijl wij hen juist technische bijstand willen geven, en omdat het contraproductief werkt". Zo zie ik het antwoord van de minister.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Nu ontstaat er verwarring. Punt 2 van de brief gaat namelijk over mijn voorstel tot afkoop bij het afsluiten van bilaterale verdragen en niet over de zwarte lijst.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik heb het over de mogelijkheden om in bilaterale luchtvaartovereenkomsten op te nemen dat vluchten van de zogenaamde risky carriers naar Nederland worden vermeden.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Door het af te kopen. De minister zegt dat er terzake een probleem ontstaat, maar daar discussiëren wij nog wel een keer over.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dan blijft mijn vraag overeind staan in hoeverre dit contraproductief werkt en of de minister liever een andere inzet ziet.

Verder sluit ik mij aan bij de vragen van de heer Van Gijzel. Het verhaal van de minister op Europees niveau over de risky carriers en de zwarte lijst is onhaalbaar, maar de Kamer heeft toch bij motie de wens uitgesproken om daartoe te komen. Komt hier nog een vervolg op? Volgt er nog overleg op Europees niveau over de vraag of het haalbaar kan zijn? Wat is de precieze inzet van de minister geweest? Wat is haar inzet in de toekomst terzake?

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Voorzitter! Bij het notaoverleg hebben wij uitvoerig gesproken over het toenemende gevaar van de risky carriers, ook door de internationalisering en het steeds grotere aantal landen dat aan het internationale luchtverkeer deelneemt. Niet voor

niets staan de VS op dit punt een heel duidelijk en vrij vergaand beleid voor. De fractie van het CDA heeft bij het notaoverleg aangegeven dat zij van mening is, ook gelet op de consument, dat er heldere informatie nodig is, zo mogelijk in Europees verband. Het is inderdaad wat verrassend, aangezien het punt hier slechts één keer en kort aan de orde is geweest, dat de minister direct daarna met de mededeling komt dat een en ander in Brussel niet haalbaar is. Iedereen weet dat het ontwikkelen van Europees beleid niet overnight gaat. Daar moet je tijd in investeren. Je moet het idee eerst bij collega-landen in de week leggen. Welke initiatieven heeft de minister genomen, ook naar andere EU-landen toe, om dit voorstel te bespreken? Wij hadden onze twijfels bij de precieze uitwerking van de heer Van Gijzel, maar het ging meer om duidelijke informatie naar de consument. In die zin ondersteunen wij de motie op dit punt. Het lijkt mij duidelijk dat een dergelijke aanpak een Europees vervolg verdient. Het gaat niet aan om even snel te constateren dat het niet werkt. Heeft de minister het voorstel ook besproken in haar contacten met het Europees Parlement in het kader van het voorzitterschap? Kortom, wij zijn verbaasd dat het onderwerp zo snel van de agenda lijkt te worden afgevoerd.

In de brief geeft de minister zeer interessante informatie over overtredingen bij het gebruikmaken van de uitvliegroutes. Omwonenden maken zich daar grote zorgen over. Het percentage van 1,5 lijkt niet veel, maar het gaat om een substantieel aantal vluchten. In de brief staat ook dat bepaalde typen vliegtuigen niet alle routes onder alle omstandigheden binnen de tolerantiegebieden kunnen afleggen. Voorzitter! Het is vreemd dat men zich aan uitvliegroutes moet houden als dat technisch niet mogelijk is. Wanneer kan een oplossing op dit punt worden geboden? Hoeveel procent van de toestellen houdt zich niet aan de uitvliegroutes? Is het een technisch probleem of houden sommigen zich er bewust niet aan?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Ik kreeg even het idee dat de heer Van Gijzel in de veronderstelling verkeerde dat wij in het

## Jorritsma-Lebbink

geheel geen zwarte lijst wilden. Ik neem echter aan dat hij refereerde aan de brief van 24 februari 1997, waarin ik heb aangegeven wat de stand van zaken is in Europa en wat ik tot nu toe heb gedaan op dit punt. Tijdens de informele Transportraad is de zwarte lijst overigens niet aan de orde geweest. Op de persconferentie is alleen aan de heer Kinnock gevraagd wat hij daarvan vond. Hij heeft daarop gezegd dat Europa geen zwarte lijst wil zoals die in de VS wordt gehanteerd. Daar ben ik het mee eens en daaraan heb ik in de brief van 24 februari gerefereerd. Dit betekent niet dat wij in het geheel geen zwarte lijst willen.

Ik zet de afspraken op een rijtje. In de Transportraad van juni 1996 is onder Duits voorzitterschap de Europese safety strategy vastgesteld. De kern daarvan is dat Europa complementair werkt aan het ICAO safety oversight program. Het beoordelen van staten geschiedt in ICAO-verband. Kern van de Europese programma's is controle op luchtvaartmaatschappijen, de zogenaamde platformcontroles. Ik kan overigens tot mijn genoegen meedelen dat het voorstel eindelijk door de Commissie is uitgebracht. Wij hopen dat dit nog in eerste ronde in de Transportraad van juni aanstaande behandeld kan worden. Wij doen ons best om nog wat verder te komen. Er wordt vandaag al voor het eerst over vergaderd. Daarnaast gaat het om het versterken van de ICAO-macht. Zowel het Europese systeem van platformcontroles als het toekomstige ICAO-systeem kan ertoe leiden dat staten een onvoldoende krijgen. Europa werkt niet direct aan een zwarte lijst via het zelf auditen van derde landen – dat doen de VS wel – maar zo'n lijst kan indirect wel ontstaan.

De uitspraak van de heer Kinnock was daarmee in lijn. Ik kan niet anders dan concluderen dat de uitspraak die de Kamer ons heeft voorgelegd, ook daarmee in lijn was. Wij hebben die discussie ook gevoerd tijdens het notaoverleg.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): In Het Parool van 3 februari 1997 – dus na het notaoverleg – staat dat minister Jorritsma eveneens een zwarte lijst onnodig vindt. Dat was na de opmerking van de heer Kinnock over mogelijke schadeclaims. In de motie gaat het om een zwarte lijst van

slecht toezichthoudende landen. Het gaat om landen waarmee wij een luchtvaartverdrag hebben gesloten; de bilaterale verdragen van Europa. Als landen op die lijst staan, moet Europa inspecties in die landen kunnen uitvoeren. Dit moet in de luchtvaartverdragen worden opgenomen. De minister was daar aanvankelijk positief over.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dan moet ik even de motie erbij pakken, want ik kan mij dit niet meer goed voor de geest halen. Ik begrijp het laatste dictum niet helemaal. Misschien begrijpen we elkaar verkeerd. Dit zou betekenen dat als het slecht zou gaan, dus op het moment dat ze op de lijst van Europa komen, je in de verdragen iets zou kunnen doen. Volgens mij hebben die verdragen er niets mee te maken. Het gaat erom dat je moet kunnen ingrijpen op het moment dat een land niet aan eisen voldoet. In feite zijn we natuurlijk bezig met de opzet van zo'n systeem. Want de rampchecks leiden tot een databank waarbij we internationaal gegevens uitwisselen. Het is natuurlijk de bedoeling dat dit daarna ook in iets eindigt.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): In Amerika gebeuren er twee dingen. In Amerika kom je op een lijst te staan. Dan kunnen de Amerikanen in die landen dus inspecties verrichten om te kijken of die autoriteiten goed functioneren en ze kunnen die luchtvaartmaatschappijen weigeren om in Amerika te komen. Zover gaat deze motie dus niet. Wij vragen om in het luchtvaartverdrag op te nemen dat wij, wanneer wij constateren dat er zo'n land is waar niet echt goed toezicht wordt gehouden, in dat land inspecties mogen uitvoeren. Dat mogen wij nu niet. Wij vragen dus dat de bilaterale clause in dat opzicht in het luchtvaartverdrag opgenomen wordt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Een luchtvaartverdrag wordt niet met Europa gesloten.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Wij vragen dat er dus een Europese lijst komt waarbij de autoriteiten uit Europa dáár inspecties kunnen doen. Dat kun je gezamenlijk met elkaar afspreken. Dat hoeven niet eens de Nederlandse autoriteiten te zijn. Het is weliswaar een bilateraal verdrag,

dus Nederland of Frankrijk met een derde land...

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik probeer mij in de praktijk voor te stellen wat er gaat gebeuren. Wij gaan dus op weg naar een Europees systeem, waarbij wij in feite indirect een zwarte lijst creëren. Op het moment dat die informatie bij elkaar komt en er blijkt dat er landen zijn waar het niet goed gaat met de veiligheid, hebben die landen er natuurlijk het allergrootste belang bij ervoor te zorgen dat ze wel weer terecht kunnen in de Europese landen. Indirect heb je daarmee dan hetzelfde doel bereikt. Dat is de strategie die we met elkaar voeren. Wij gaan op weg naar datzelfde systeem. Europa sluit alleen geen bilaterale verdragen.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Voorzitter! Mij is eerlijk gezegd niet duidelijk wat de minister nu precies wil. Aan de ene kant zegt zij: er komt een databank; daar komen straks gegevens uit over luchtvaartmaatschappijen die wij hier liever niet hebben. Die informatie wordt uitgewisseld. De minister zegt dat dit eigenlijk een soort van zwarte lijst is en dat je ergens naar moet streven. Dan is het toch heel helder dat de resultante van die databank moet zijn dat er een zwarte lijst komt en dat die ook bekend wordt? Want niemand heeft er veel baat bij als het allemaal geheim blijft. Is dat de kern van het probleem? Bent u in feite niet voor een zwarte lijst?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wij volgen alleen een andere strategie dan de Verenigde Staten hebben gedaan.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Het gaat erom of u voor een zwarte lijst bent.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik zeg het nog een keer: ja. Ik ben voor een zwarte lijst, alleen niet precies dezelfde als de Verenigde Staten. De Verenigde Staten gaan de wereld rond om te auditen en bepalen dan of ze vinden dat vliegtuigen op hun grondgebied mogen komen. Wij voeren nu een systeem in waarbij we vliegtuigen gaan controleren via rampchecks. Daar volgt natuurlijk een databank uit. Die moet Europees geaccordeerd worden. Daar volgt dus informatie uit waar ook gevolgen aan verbonden moeten worden. Op

## Jorritsma-Lebbink

dat moment heb je een andere vorm, maar ook een zwarte lijst. Ik ben voor een zwarte lijst, alleen niet dezelfde als in de Verenigde Staten.

Ik moet mijzelf op één punt herstellen. Wij hebben natuurlijk zelf in steeds meer bilaterale verdragen een safety clause. Wij hebben dus op het moment dat er echt een probleem is, het recht om elkaar te inspecteren. Dat is geregeld, maar dat is nationaal.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Op deze manier komen we er toch niet helemaal helder uit. We moeten onderscheid maken tussen luchtvaartmaatschappijen en luchtvaartautoriteiten. De zwarte lijst in de Verenigde Staten gaat over het toezicht op luchtvaartmaatschappijen in andere landen, over de RLD's in die andere landen. Wij hebben over die luchtvaartmaatschappijen het nodige gezegd. Bij deze motie gaat het er nu dus om of wij met elkaar een zwarte lijst gaan opstellen van landen waarin het toezicht op de luchtvaartmaatschappijen onvoldoende is. De VS hebben daar de consequentie aan verbonden dat die maatschappijen uit die landen dan niet meer mogen komen. Zover gaat die motie niet. Maar wij zeggen evenals de Verenigde Staten: jullie mogen wel weer komen, maar wij willen daar dan in ieder geval inspecties kunnen doen. Die kunnen wij dus niet doen. Wij vragen dus een zwarte lijst op basis waarvan wij daar inspecties kunnen doen.

De **voorzitter**: Mevrouw Van 't Riet, sluit uw vraag hierbij aan?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Het gaat erom dat het duidelijk is dat wij in die andere landen mogen inspecteren. Naar mijn mening is dit niet het geval. Er worden nu gegevens geïnventariseerd op basis waarvan de zwarte lijst vanzelf totstandkomt. Hebben wij daarmee ook de mogelijkheid om in andere landen te inspecteren?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja. Wij nemen in luchtvaartverdragen steeds meer een safety clause op. De Europese databank geeft ons informatie over staten die wij ook werkelijk kunnen inspecteren. Die inspectie kan plaatsvinden nadat informatie is ingewonnen over de feitelijke situatie.

De VS doen het op een andere manier. Zij wachten niet af tot er vliegtuigen zijn, maar auditen de situatie zelf en bepalen vervolgens in welke landen het niet veilig genoeg is. Op basis daarvan wordt gesteld dat deze landen niet op de VS mogen vliegen. Op de lijst staan landen die daar nooit komen. Er staan overigens ook landen op die nooit in Europa komen.

Wij voeren rampchecks uit in Europa. Uit de controle zullen bepaalde gegevens naar voren komen, die wij internationaal zullen uitwisselen. Daaruit kan gedestilleerd worden om welke landen het gaat. Het kan overigens ook alleen om een bepaalde luchtvaartmaatschappij gaan. Wij hebben dan op een bepaald moment zoveel gegevens dat wij gemakkelijker van onze safety clauses gebruik kunnen maken. Er is dan wel degelijk indirect een zwarte lijst ontstaan. Deze is echter anders totstandgekomen dan de Amerikaanse. Wij moeten overigens nog beginnen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het is mij duidelijk op welke wijze de zwarte lijst wordt opgebouwd. Op zichzelf valt er iets voor te zeggen om het zo te doen. De luchtvaartautoriteiten uit de desbetreffende landen zullen die informatie zeker niet geven, want zij functioneren niet.

Over het uitvoeren van de inspecties het volgende. Wij willen bereiken – de minister heeft dat ook in de nota neergelegd – dat er in de bilaterale verdragen een clause wordt opgenomen. Met andere woorden: zij mogen bij ons inspecteren en wij mogen bij hen inspecteren. Wij hebben nu met Egypte en met nog een paar landen afgesproken dat wij de mogelijkheid hebben om bij calamiteiten iets te doen, maar dat geldt niet bij gebrek aan toezicht van die landen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het gebrek aan toezicht kunnen wij op basis van de gegevens uit Europa eventueel onderbouwen. In de huidige situatie is het moeilijk. Wij moeten met een reden naar zo'n land kunnen stappen. Dat kan niet zomaar. Dat laatste zou betekenen dat je voortdurend bij elkaar op de stoep staat zonder gegronde reden. Het gaat dus om informatievoorziening. Wij kunnen van de safety clauses gebruikmaken als wij

die gegevens op een beter onderbouwde wijze via de databank krijgen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik heb de indruk dat wij het op zichzelf eens zijn. In Het Parool stond dat Kinnock heeft gezegd dat hij geen zwarte lijst wil, maar die maken wij dus wel. Hij heeft ook gezegd dat hij geen inspecties elders wil, maar dat gaan wij dus wel doen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het onderwerp is alleen tijdens de persconferentie aan de orde geweest. Daar is gevraagd of wij een zwarte lijst willen zoals in Amerika. Daarop heeft Kinnock gereageerd met de woorden: nee, zo doen wij het niet. Ik heb mij daarbij aangesloten. Dat was echter niet het onderwerp van de discussie.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De ingediende motie is dus nog steeds actueel?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Zij staat nog steeds volledig overeind. Ik ben het daarmee ook eens. De strategie is om in die richting te werken.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Voorzitter! Mogen wij ervan uitgaan dat de gegevens van de databank openbaar worden gemaakt? Als alleen overheden elkaar informeren, is daarmee niet de doelstelling van de motie bereikt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik kom daar nog op terug. Het is natuurlijk niet de bedoeling dat de landen die op de lijst komen te staan, ook onveilig blijven. De bedoeling is juist dat die landen veilig worden. Je doet er alles aan om dat te bewerkstelligen. Ik heb tijdens het overleg toegezegd dat ik over de wijze van publicatie nog nader wil discussiëren met de Kamer. Ik wil daar nog even over nadenken.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Tijdens het debat ging het met name om de zorgvuldigheid. Een land moet niet voor de eeuwigheid een etiket krijgen. Je moet snel kunnen aanpassen als een land zijn gedrag heeft verbeterd.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Zo is het.

## Jorritsma-Lebbink

De heer Van Gijzel heeft gevraagd of ik nog eens met de Vereniging van Nederlandse afhandelaars wil spreken. Dat zal ik graag doen.

Over het stelen van de bakens komt een brief, waar de HDTP ook bij betrokken is. Dat gaat over de frequentieproblemen, inclusief het mogelijk misbruik van gestolen zenderonderdelen. Dat vraagt een wat uitgebreidere beantwoording.

Mevrouw Van 't Riet heeft een vraag gesteld over de onveilige vliegvelden. Nederlandse luchtvaartmaatschappijen moeten voldoen aan de voorwaarden voor vergunning tot vluchtuitvoering. Daaronder valt ook hun eigen verantwoordelijkheid voor hun bestemmingen. Zij moeten dus hun route inspecteren, inclusief de vliegvelden waar zij willen landen. Er zijn weinig piloten in dit land die bereid zijn te vliegen naar een land waar het vliegveld niet veilig is, maar zij hebben dat wel te doen. Als zij dat niet doen, kan dat betekenen dat zij hun vergunning kwijtraken. Daar hebben zij gewoon aan te voldoen.

Over het afkopen heb ik mijn standpunt gegeven. Als tijdens een luchtvaartonderhandeling al bekend is dat bepaalde airlines of hun autoriteit niet in orde zijn, dan kan de desbetreffende maatschappij niet worden geaccepteerd, of de LVO wordt niet afgesloten als dat land niet in orde is.

Over de uitvliegroutes heeft mevrouw Van Rooy nog iets gevraagd. Bepaalde vliegtuigen zijn onder bepaalde omstandigheden, bijvoorbeeld met veel wind, niet in staat om bepaalde bochten te halen. Ik kom er nog op terug om welke vliegtuigtypen en welke percentages het gaat.

De heer Keur heeft gevraagd naar de tijdsspanne van het BDO-onderzoek. Daar kom ik ook op terug, want ik heb niet precies in mijn hoofd hoelang dat precies gaat duren.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, aanstaande dinsdag te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

---

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Regels betreffende bijzondere verrichtingen op het gebied van de gezondheidszorg (Wet op**

**bijzondere medische verrichtingen) (24788).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Lansink** (CDA): Mijnheer de voorzitter! Het wetsvoorstel inzake bijzondere medische verrichtingen beoogt de regulering van die bijzondere verrichtingen, die tot nu toe via artikel 18 van de Wet ziekenhuisvoorzieningen geregeld zijn. De ontwikkelingen in de jaren negentig dwongen inderdaad tot herregulering, niet alleen wegens onderscheid tussen voorzieningen en verrichtingen, maar ook omdat in de beoordeling van bijzondere verrichtingen gradaties kunnen en moeten worden aangebracht. Bij sommige medische verrichtingen past de lijn van "nee" of "nee, tenzij". Andere verrichtingen zijn gediend met een "ja, mits"-benadering, of zelfs met stimulering, een hartgrondig "ja" dus, wanneer de desbetreffende topklinische zorg van maatschappelijke betekenis is of wordt.

Ontkoppeling van verrichtingen en voorzieningen ligt ook voor de hand, omdat veel verrichtingen kunnen plaatsvinden ongeacht de aard van de voorziening. Artikel 18 van de Wet ziekenhuisvoorzieningen bleek dus niet langer geschikt voor de regulering van functies die om uiteenlopende redenen bijzonder zijn. Ik noem er een paar: het waarborgen van de kwaliteit en doelmatigheid, het bevorderen van gepast gebruik en het rekening houden met medisch-ethische en maatschappelijke aspecten. Het kernpunt van het wetsvoorstel, voorzover ik het heb kunnen zien, is de vormgeving van de aangepaste regelgeving in een afzonderlijk wetsvoorstel dat naast de mogelijkheid van verboden ook de regulering door financiële ondersteuning mogelijk maakt. De slagvaardigheid vereist inderdaad een getrappt stelsel van delegatie. De minister kan bij ministeriële regeling bepaalde verrichtingen verbieden, waarna de Staten-Generaal vervolgens via een algemene maatregel van bestuur ofwel bij wet een oordeel kan uitspreken. Deze lijn is, in verband met het bijzondere karakter, te verliezen boven een langdurig wetgevend proces als gevolg waarvan de wetgever achter

de feiten aan zou blijven lopen. Opvallend is wel dat de Raad van State na een discutabel pleidooi voor zelfregulering heeft gevraagd om artikel 3, eigenlijk het kernartikel van het wetsvoorstel, in heroverweging te nemen. Daar kom ik straks uitgebreider op terug, gelet op de amendementen van de kant van de fracties van de VVD en de PvdA.

Na de op zichzelf heldere memorie van antwoord, waarvoor ik de minister dankzeg, vergen enkele punten nog een nadere uiteenzetting, temeer waar de bijzondere medische verrichtingen niet nader omschreven zijn of waar van criteria is afgezien. Er is volstaan met deze bepaling: "indien gewichtige belangen daartoe aanleiding geven, kan Onze Minister bij ministeriële regeling bepalen..."; daarna komt natuurlijk datgene wat bepaald zou kunnen worden. Aandacht verdient voorts de vraag of in dit wetsvoorstel een voorziening moet worden getroffen voor de academische ziekenhuizen als topreferentie-instellingen. De minister acht voor een dergelijk kapstokartikel in een ander kader de eigenlijke herziening van de Wet ziekenhuisvoorzieningen noodzakelijk. De Vereniging van academische ziekenhuizen ziet dat een slag anders, overigens ook om budgettaire redenen. Ik heb hiermee de twee hoofdpunten aangeduid waarop ik wat dieper wil ingaan. Uiteraard is er ook een aantal andere zaken waarover ik de visie van de CDA-fractie nader naar voren wil brengen. Ik zal mijn beschouwing beëindigen met het onderwerp dat wij hebben toegevoegd en dat weliswaar niet met dit wetsvoorstel op zichzelf te maken heeft, maar dat wel van belang is: de eventuele verruiming van de hartchirurgische capaciteit en de plaatsen waar dat zou moeten gebeuren.

Voorzitter! Ik kom tot de beoordeling van het wetsvoorstel. Het wetsvoorstel inzake bijzondere medische verrichtingen is op zichzelf al bijzonder, omdat in één wettelijk kader zowel de stimulering van medisch-technologische ontwikkelingen als de afremming of zelfs het verbod zijn opgenomen. Dat is in de wetgeving eigenlijk iets nieuws en dat kan ook iets goeds betekenen. Mijn fractie heeft dan ook waardering voor het wetsvoorstel, omdat dit meerzijdige karakter aansluit bij de eerder bepleite noodzaak van een evenwichtig maar krachtig instru-