



De heer Van Waning (D66)

op een achternamiddag wordt geformuleerd.

De heer **Van Middelkoop** (GPV): Voorzitter! Ik heb nog niet het voorrecht gehad de samenvatting van het rapport te lezen, maar wij hebben een paar weken geleden ook wat persberichten gelezen over een gezellig gesprek tussen de heren Pronk en Van Mierlo, over hun onderscheiden competenties en de fricties daartussen. Mocht dit in het rapport niet zijn meegenomen, dan zou ik het op prijs stellen als het ook een onderdeel vormde van de kabinetsreactie waar collega Verhagen om vraagt. Bij die vraag sluit ik mij overigens graag aan.

De heer **Blaauw** (VVD): Voorzitter! Ik sluit mij aan bij het verzoek.

De heer **Verhagen** (CDA): Voorzitter! De heer Ter Veer gaat in op mijn opmerking over de spoed. Een van de gevallen van falen die in het rapport van KPMG zijn aangetoond, is dat het kabinet er in de afgelopen vier jaar niet in is geslaagd om de coördinatie te bewerkstelligen. Dat blijkt ook uit de verschillende reacties van de diverse bewindslieden op dezelfde terreinen. Als de coördinatie tussen deze bewindslieden over de gezamenlijke reactie ertoe leidt dat wij niet op korte termijn over de te nemen maatregelen

kunnen debatteren, hecht ik eraan om bij grote spoed te persisteren.

De **voorzitter**: Ik stel voor, het stenografisch verslag van dit deel van de vergadering door te geleiden naar het kabinet.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Blaauw.

De heer **Blaauw** (VVD): Voorzitter! Volgende week begint de plenaire zitting van de mensenrechtencommissie van de VN in Genève. Daarbij levert Nederland altijd een inbreng, veelal in combinatie met de Europese Unie. De VVD-fractie zou gaarne van de minister van Buitenlandse Zaken vernemen wat de regering zich voorstelt bij die zitting in te brengen, mede gelet op het debat dat wij onder andere over Algerije hebben gehad. Daarover zullen wij overigens nog nader overleg met de minister voeren, maar het element van de mensenrechten is toch het best te bespreken via de plenaire zitting van de mensenrechtencommissie in Genève. Vandaar mijn verzoek.

De **voorzitter**: Ik stel voor, het stenografisch verslag van dit deel

van de vergadering door te geleiden naar het kabinet.

Daartoe wordt besloten.

Aan de orde is de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Wet Transportongevallenraad (25332).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Van Waning** (D66): Voorzitter! In maart 1995 heeft de Tweede Kamer formeel besloten tot het instellen van een nationale Transportongevallenraad. Dat besluit kwam voort uit een twee jaar durend politiek debat over de wijze waarop in Nederland het meest doelmatig aan transportveiligheid gewerkt zou kunnen worden en beleidsadvies aan de verantwoordelijke minister, de minister van Verkeer en Waterstaat, zou kunnen worden uitgebracht. In het wetsvoorstel wordt beschreven dat de TOR de verantwoordelijkheid zal dragen voor het bevorderen van de transportveiligheid binnen de vier modaliteiten luchtvaart, zee- en binnenvaart, spoorwegen en wegverkeer. De raad heeft volgens artikel 3, met het uitsluitende doel toekomstige ongevallen of incidenten te voorkomen, tot taak om te onderzoeken en vast te stellen wat de oorzaken of vermoedelijke oorzaken van individuele of categorieën van ongevallen en incidenten zijn en daaraan aanbevelingen voor de veiligheid te verbinden indien de uitkomsten van een en ander daartoe aanleiding geven.

Hierin ligt besloten dat de TOR ook als kwaliteitsbewaker van de Nederlandse transportveiligheid zal fungeren. De raad krijgt dus twee hoofdtaken: het instellen van onafhankelijke onderzoeken naar transportongevallen en incidenten en bijna-ongevallen en het eventueel doen van aanbevelingen om de veiligheid te verbeteren.

Tot op heden ligt de verantwoordelijkheid voor de veiligheid van de verschillende transportmodaliteiten bij afzonderlijke raden, die elk hun eigen tradities, onderzoeksmethodiek, samenstelling en doelstellingen hebben ontwikkeld. Deze raden zullen alle opgaan in de TOR, waarbinnen vier kamers actief zullen

Van Waning

worden, namelijk voor de modaliteiten lucht, rail, water en weg. Deze wet treedt blijkens artikel 98 in werking op een bij KB te bepalen tijdstip. Maar: "Bij koninklijk besluit kan worden bepaald dat deze wet op een later tijdstip in werking treedt ten aanzien van het onderzoek naar ongevallen en incidenten met een zeeschip. Indien dit geschiedt, treden de bepalingen van deze wet die verband houden met de opheffing van de Raad voor de scheepvaart, ook eerst met ingang van dat latere tijdstip in werking."

Voorzitter! Ter ondersteuning van het project Transportongevallenraad van het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft het onderzoeksbureau RAND Europa in samenwerking met de faculteit technische bestuurskunde van de TU Delft een analyse gemaakt van de mogelijke vormen van een Transportongevallenraad. Uit de resultaten van het onderzoek naar de werkprocessen van de TOR en de stapsgewijze evolutie die een dergelijke raad kan doormaken, is geconcludeerd dat er voor de TOR twee opties bestaan, het federatieve model en het integrale model. In verband met de doelstellingen die de TOR heeft meegekregen en de verschillen tussen de beide modellen, kwam men tot de conclusie dat "voor Nederland de tijd rijp zou zijn om een grote sprong naar "the state of the art" in transportveiligheid te maken, middels het integrale model. De nieuwe TOR zal de eerste onafhankelijke raad ter wereld zijn waarbij het ongevalsonderzoek in het wegverkeer volledig geïntegreerd zal worden met een ongevalsonderzoek binnen de andere transportsectoren".

Terzijde merk ik op dat ten aanzien van de zeescheepvaart integratie in de ongevallenraad wel plaatsvindt in de Verenigde Staten, Canada, Finland en Zweden, maar dat in de ons omringende maritieme landen – Duitsland, Noorwegen en het Verenigd Koninkrijk – dit niet het geval is. Het voorstel voor een integraal model is in het wetsvoorstel gevolgd omdat het in lijn ligt met de door de Tweede Kamer aangenomen motie-Van Vlijmen c.s. en motie-Dankers c.s. De beoogde, en ook door mijn fractie onderschreven, voordelen zijn:

1. de gebundelde aandacht voor het aspect veiligheid voor het gehele verkeers- en vervoerssysteem;

2. synergie tussen de specifieke deskundigheden voor de diverse verkeerssectoren;
3. een betere inzet van specialistische intermodale kennis, bijvoorbeeld omtrent onderzoeksmethoden en gedrag in het verkeer;
4. vergroten van het prestige van het ongevalsonderzoek;
5. harmonisatie van presentatie van aanbevelingen;
6. uniforme informatiestrategie;
7. schaalvoordelen wat betreft bijvoorbeeld ondersteunend apparaat en huisvesting.

Ter voorbereiding van het wetsvoorstel tot instelling van een TOR is op initiatief van de minister van Verkeer en Waterstaat overleg gevoerd in een ad-hocoverleg TOR-tuchtrecht, waarin de meest betrokken organisaties van het maatschappelijke veld zijn uitgenodigd. Dit overleg is uitgemond in een rapport van bevindingen inzake de TOR en in een rapport van bevindingen inzake het tuchtrecht. Van de opmerkingen en suggesties vanuit dit overleg is door de minister, naar zij schrijft, dankbaar gebruik gemaakt. In het algemeen kan men stellen dat de luchtvaart-, spoorweg-, binnenvaart- en wegvervoerssector zich kunnen vinden in het, mede door hun toedoen, gewijzigde wetsvoorstel.

Dit is echter niet het geval voor de zeevaartsector. De gezamenlijke organisaties uit de zeevaartsector zien geen meerwaarde in een Transportongevallenraad in de opzet zoals in het wetsvoorstel beschreven staat. Integendeel, de voorstellen tot het instellen van een Transportongevallenraad betekenen volgens de zeevaartsector een belangrijke achteruitgang ten opzichte van de huidige situatie. Naar de mening van deze organisaties worden de veiligheid en de kwaliteit in de zeescheepvaart door de TOR niet bevorderd, wegens het ontbreken van voldoende waarborgen voor kwaliteit, deskundigheid, onafhankelijkheid en het laten vervallen van de huidige bevoegdheden van de Raad voor de scheepvaart.

Daarbij zijn ze van mening dat in het huidige concept onvoldoende rekening is gehouden met de geheel eigen positie van de zeescheepvaart. Binnen de maritieme sector worden vele werkzaamheden aan boord verricht die met het eigenlijke transport weinig of niets te maken hebben. Ook de bedrijfsvoering aan

boord verschilt totaal van alle andere middelen van vervoer, waarbij vooral de grote beleidsvrijheid van de leidinggevendenden aan boord van betekenis is. Met name deze leidinggevendenden dienen zich hierbij niet alleen te houden aan een grote hoeveelheid wettelijke gedragsregels, maar ook aan de belangrijke open norm van goed zeemanschap.

Een beoordeling van het wetsvoorstel TOR kan door de maritieme sector bovendien niet los worden gezien van een gelijktijdig oordeel over het tuchtrecht. Ongevals- onderzoek en tuchtrecht zijn thans gecombineerd en in samenhang geregeld in de Schepenwet, in het bijzonder wat betreft de positie, taken en bevoegdheden van de Raad voor de scheepvaart. Deze organisaties zijn in het algemeen bijzonder tevreden over het onderzoek naar de oorzaak van ongevallen en de toepassing van het tuchtrecht door de Raad voor de scheepvaart. Het tuchtrecht is binnen de maritieme sector, in feite sinds 1856 maar geactualiseerd sinds 1909, niet alleen een geaccepteerd, maar ook een gewaardeerd instrument en wordt door de beroepsgroep beschouwd als zeer effectief voor het bevorderen van het veiligheidsbewustzijn.

Deze organisaties zijn dan ook van mening dat de combinatie van onderzoek en tuchtrecht van de Raad voor de scheepvaart eraan meewerkt dat de veiligheid van schepen onder Nederlandse vlag op een hoog peil blijft, waardoor de Nederlandse vlag haar goede naam als kwaliteitsvlag behoudt. De maritieme sector wil de taken en rol van de Raad voor de scheepvaart bij de normhandhaving, educatie en lering voor de toekomst dan ook niet verliezen. Door de samenstelling van de Raad voor de scheepvaart kan de sector hierop zelf mede toezien, waardoor tevens een goede wisselwerking met de belangengroeperingen wordt bereikt. Betwijfeld wordt door de sector of, gezien de gekozen opzet, in de TOR voldoende deskundigheid voor de verschillende sectoren kan worden verkregen.

Voorzitter! Aan dit wetsvoorstel is een uitvoerige schriftelijke voorbereiding voorafgegaan. In de tweede schriftelijke vragenronde heeft mijn fractie 25 van de 28 vragen ingebracht. Een en ander heeft geleid tot aanzienlijke wijzigingen in het voorstel. Er zijn veel aspecten waarvan men nadere precisering kan

Van Waning

wensen. Deze zullen ook wel door de inbreng van mijn collega's naar voren komen.

Voor de D66-fractie blijven er twee onderwerpen ten aanzien waarvan wij veranderingen in de opzet van de TOR wensen. Het betreft ten eerste een verschoningsrecht ter vermijding van het risico van een civielrechtelijk geding, gelijk dit in het wetsvoorstel is voorzien wat betreft strafvervolgging. Daarvoor dient ons amendement op stuk nr. 14. Ten tweede betreft het – dit zal u niet verbazen – het behouden van de tuchtspraak voor de zeevaartsector. Met uw toestemming, voorzitter, wil ik, tegen de gebruikelijke inbreng, de hiertoe leidende motie nu reeds inbrengen.

De voorzitter: Gaat de Kamer ermee akkoord dat de heer Van Waning in eerste termijn een motie indient? Dit mag, maar het is geen gebruik en daarom stel ik, volledigheidshalve en hoffelijkheidshalve, deze vraag. Naar mij blijkt, gaat de Kamer ermee akkoord.

De heer **Van Waning** (D66): Ik dank de voorzitter en de Kamer.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat instelling van de Transportongevallenraad inhoudt het opheffen van de Raad voor de scheepvaart;

tevens constaterende, dat opheffing van de Raad voor de scheepvaart beëindiging van het tuchtrecht in de scheepvaart betekent;

van mening, dat tuchtspraak voor de scheepvaart moet blijven, mede gezien het unanieme pleidooi daartoe van de scheepvaartsector;

van mening, dat deze tuchtspraak niet bij de Transportongevallenraad moet worden ondergebracht;

verzoekt de regering in samenhang met een voorstel van wet tot wijziging van de Schepenwet, dat strekt tot aanpassing van deze wet aan de Wet Transportongevallenraad, een voorstel bij de Kamer in te dienen voor een wettelijke regeling

waarbij voor de zeescheepvaart wordt voorzien in een aan de eisen van de huidige tijd aangepast tuchtrecht,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Waning en Blaauw. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 20 (25332).

De heer **Van Waning** (D66): Voorzitter! Wat houdt deze motie in, gesteld dat dit punt de steun van een meerderheid van de Kamer zou krijgen? Het houdt niet in dat de zeevaartsector buiten de TOR blijft; daar wil ik duidelijk over zijn. Ook mijn fractie heeft de vorige moties ondersteund, zoals door mij genoemd, waarin er één Transportongevallenraad komt. Het houdt wel in dat het tuchtrecht voor de zeescheepvaart overeind blijft. Door verwijzing naar artikel 98 over de inwerkingtreding en deze motie kan bereikt worden, als een meerderheid dit steunt, dat wanneer de TOR wordt ingesteld bij KB, de Raad voor de scheepvaart voorlopig zijn normale en goede gang gaat; dat in de tijd dat de Schepenwet wordt gewijzigd, in verband met aanpassing in het kader van de TOR, tegelijkertijd een tuchtrecht voor de zeescheepvaart nieuwe stijl wordt gemaakt en dat deze combinatie waarschijnlijk over ten minste anderhalf jaar aan de Kamer wordt aangeboden ter beoordeling. Wanneer de Kamer daarmee akkoord gaat, zal de zeescheepvaart overgaan naar de scheepvaartkamer van de TOR. Er blijft dan een tuchtrechtcollege nieuwe stijl, waarbij het tuchtrecht, dat inderdaad ook gemoderniseerd moet worden – dat is een beetje blijven liggen vanwege alle voorbereidingen van dit wetsvoorstel –, in nieuwe stijl van kracht wordt.

Voorzitter! Ten aanzien van de amendementen, ingediend door mijn collega's, wacht ik in eerste instantie het antwoord af van de minister.

□

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! De gedachte achter de opzet van de Transportongevallenraad vinden wij positief. Het is namelijk het principe van "gelijke monniken, gelijke kappen", wat iets anders is dan

"dubbele petten". In die zin komt het amendement van de heren Van Gijssel en Biesheuvel, dat ik zojuist kreeg, mij goed uit. Ik was namelijk al op het idee gekomen dat er een op Nederland varende rederij is, die luistert naar de naam "Torline". Het lijkt mij daarom beter om de Transportongevallenraad af te korten tot "TVR" in plaats van "TOR".

Straks zullen ongelukken met sneltrams op dezelfde wijze behandeld worden als ongelukken met metromateriaal. Toch wil ik een paar kanttekeningen maken. Als geen sprake is van gelijke monniken, ligt de situatie wel anders. Dat verklaart ook de commotie over de dreigende opheffing van de Raad voor de scheepvaart. Verder vraag ik mij een beetje af of het uitgangspunt wel consequent is toegepast. De minister wil het transport via buisleidingen voorlopig buiten de TVR, nu nog TOR genoemd, houden, omdat zij eerst wil bezien hoe dit het beste kan worden geregeld. Eerst goed kijken voordat je iets onderneemt, is natuurlijk heel erg goed. Dat had met de Ziektewet ook beter kunnen gebeuren! Toch lijkt het mij beter ook het buistransport nu al in de wet op te nemen, maar de uitwerking later bij algemene maatregel van bestuur te regelen. Dat betekent tijdswinst ten opzichte van een wetswijziging. Bij andere onderwerpen, bijvoorbeeld de vijfde baan voor Schiphol, is de minister toch ook happig op tijdswinst? Ik ben benieuwd wat de minister van deze suggestie vindt.

Daarmee kom ik op de samenstelling van de raad. Op onze schriftelijke vraag naar de criteria voor de selectie van de leden zegt de minister in de nota naar aanleiding van het verslag dat deze criteria meer in concreto nog niet precies zijn uitgekristalliseerd. Wij vinden dat een wel erg magere antwoord. Binnen de raad, zegt de minister, zal naast deskundigheid op het terrein van verschillende vervoerssectoren ook meer algemene deskundigheid noodzakelijk zijn die voor het formuleren van veiligheidsaanbevelingen nuttig is, bijvoorbeeld deskundigheid op het vlak van psychologische factoren. Natuurlijk moet er deskundigheid zijn op alle terreinen die met veiligheid en menselijk gedrag in bepaalde situaties te maken hebben. Maar onze vraag was met name gericht op de onafhankelijkheid van de leden van de raad. "Gelijke monniken,

Poppe

gelijke kappen" of "dubbele petten". In het wetsvoorstel staat dat leden in de raad of een van de kamers zitting hebben zonder last of ruggespraak. Dat lijkt mij makkelijker gezegd dan gedaan. Je wilt natuurlijk wel mensen in de raad hebben die gepokt en gemazeld zijn in de praktijk, en die werken vaak bij bedrijven in de sector. Die mensen moeten zich volgens artikel 18 niet bemoeien met onderzoeken die betrekking hebben op hun eigen bedrijf. Mooi, maar het is natuurlijk niet waterdicht, want zoals bekend, is juist in de transportwereld sprake van "ons kent ons". Daarom moet in de samenstelling van de raad gezorgd worden voor een evenwichtige vertegenwoordiging van deskundigheid in de sector, en daarnaast voor een flink aantal leden met een onafhankelijke wetenschappelijke achtergrond. Waarom wil de minister de evenwichtige samenstelling van de raad en de kamers niet bij wet regelen? Misschien zou zij eens naar het voorbeeld van haar liberale collega van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij moeten kijken. Minister Van Aartsen heeft bij de behandeling van de Flora- en faunawet nauwkeurig geregeld hoe de personele samenstelling van de faunabeheereenheden – zo heten deze nu eenmaal – dient te zijn: afgestemd op de belangen van landbouw, jagers en dierenbescherming. Waarom doet de minister dat niet wat betreft de samenstelling van de raad en haar kamers? Bij de behandeling in de Kamer is die Flora- en faunawet overigens nog bijgeschaafd. Misschien is dat hier ook noodzakelijk.

In ieder geval willen wij meer zekerheid dat voldoende inbreng van de werknemers uit de verschillende transportsectoren en van reizigersorganisaties verzekerd is. Daar is nu namelijk geen sprake van.

Minister Jorritsma-Lebbink: Als u spreekt over onafhankelijke mensen, moet u juist geen vertegenwoordigers van organisaties willen, dus ook niet van werknemers- en reizigersorganisaties. Dat zijn namelijk geen onafhankelijke personen. Het gaat om de deskundigheden die mensen hebben. Dat is de vraag die u stelt. U kunt niet zeggen dat werkgevers per saldo niet onafhankelijk zijn en werknemers wel. Zij zijn het óf geen van beide óf allebei.

De heer **Poppe** (SP): Het gaat erom dat vertegenwoordigers van bijvoorbeeld slachtoffers, reizigers of personeel dat op schepen vaart of op treinen rijdt, een zekere inbreng hebben en hun deskundigheid kunnen inzetten. Dat kan toch absoluut geen kwaad. Dat is een niet onbelangrijke vorm van deskundigheid. Wat werknemers betreft kunnen veiligheidsaspecten te maken hebben met de werkdruk en met de dienstregeling. Het lijkt mij niet onbelangrijk om deze belangen in de zin van de deskundigheid die daaruit voortkomt, te plaatsen in de raad.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ik probeer met u mee te denken, maar ik kom toch niet zo heel ver. Die mensen kunnen natuurlijk allemaal gehoord worden. Als u het heeft over arbeidsdruk, dan is dat per situatie verschillend. Je mag toch aannemen dat de raad en de kamers zorgvuldig zullen bekijken hoe de arbeidsomstandigheden waren en wat de werkdruk was en dat in hun onderzoek zullen betrekken. Specifieke deskundigheid vanuit de reisbranche of organisaties van werkgevers en werknemers is toch niet noodzakelijk om te weten welke rol arbeidsdruk en arbeidsverhoudingen spelen.

De heer **Poppe** (SP): Of dat horen ook in voldoende mate gebeurt, weet ik niet. Ik heb wel eens de indruk – ik kan dat nu overigens niet direct reproduceren – dat er onvoldoende aandacht voor bestaat. Het lijkt de SP heel nuttig om die aspecten ook in de raad of in een van de kamers zelf op te nemen.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Wij moeten ervan uitgaan dat deze wet zodanig geconstrueerd is, dat onafhankelijk onderzoek daadwerkelijk kan plaatsvinden en dat zij die hiervoor gekozen worden hun taak serieus ter hand nemen en dus ook het horen op een buitengewoon adequate en serieuze manier zullen doen. Dan doet het probleem dat u beschrijft zich dus niet voor.

De heer **Poppe** (SP): Maar als u zegt dat bepaalde vertegenwoordigers niet in de raad of een van de kamers moeten komen...

Minister Jorritsma-Lebbink: Er mogen überhaupt...

De **voorzitter:** Ik heb bezwaar tegen deze interruptie. De Kamer heeft haar termijn en de minister heeft haar termijn. Ik wil de heer Poppe verzoeken om te reageren op de opmerking van de heer Van Gijssel en daarna zijn betoog voort te zetten.

De heer **Poppe** (SP): Het kan haast niet uitgesloten zijn dat er deskundigen vanuit de sector in die raad of de kamers terecht komen. Dat kun je haast niet voorkomen, omdat er in die sectoren veel deskundigheid is. Maar er werken ook mensen en er maken mensen gebruik van de diensten van die sectoren. Als de een erin zit, zou het dan ook goed zijn om de ervaringen en de deskundigheid van die andere groepen er ook in te zetten. Ik hoor daar straks het antwoord van de minister wel op.

Voorzitter! Een ander belangrijk aspect is de selectie van ongelukken en incidenten waarvoor een meldplicht geldt en een nadere selectie van de gevallen waarbij een onderzoek verplicht gesteld wordt. Ook op dit punt was de minister in de nota naar aanleiding van het verslag niet al te helder. Wat betreft het wegverkeer komen er geen bindende voorschriften omdat dit, gezien het grote aantal, niet doelmatig zou zijn. Maar mijn vraag is of dat met de huidige automatisering en met gebruik van reeds bestaande informatiesystemen van de politie en de regionale organen voor de verkeersveiligheid echt niet mogelijk is. Het lijkt mij juist dat, als je dat aantal ongevallen goed systematiseert, er veel lering uit getrokken kan worden om de situatie wat betreft de veiligheid te verbeteren.

Voor de overige transportvormen zegt de minister te streven naar een zo ruim mogelijke meldplicht. Waarom wordt dit niet klip en klaar in de wet opgenomen, zodat iedereen weet waar hij aan toe is? Er zijn immers gemakkelijk objectieve criteria aan te geven. Ik zal er een paar noemen: altijd melden als er slachtoffers zijn; altijd melden boven een bepaald schadebedrag; altijd melden als er gevaarlijke stoffen zijn vrijgekomen of in het geding zijn; altijd melden als er stremmingen zijn opgetreden ten gevolge van een ongeval of incident; altijd melden bij incidenten die tot bovengenoemde categorieën ongelukken kunnen leiden. Zo zijn er nog meer criteria te bedenken die best gehanteerd



Mevrouw Jorritsma-Lebbink, minister van Verkeer en Waterstaat

zouden kunnen worden om tot een klip en klare meldingsplicht te komen.

Mijnheer de voorzitter! Over de incidenten heb ik een nadere vraag. In artikel 48 wordt het begrip "ernstige incidenten" gebruikt. In het hoofdstuk begripsbepalingen worden de begrippen "incident" en "ernstig incident" gedefinieerd. Uit die definitie blijkt dat een ernstig incident alleen maar betrekking heeft of kan hebben op de luchtvaart. Dus als een binnenvaarttanker met LPG op een haar na een tegenligger of een pijler van een brug mist, is dat geen ernstig incident volgens de huidige definitie. En als er bijna een chloortrein is ontspoord of een vrachtwagen met gevaarlijke lading bijna een botsing heeft veroorzaakt, is er ook geen sprake van een ernstig incident. Is het niet gewoon beter duidelijk te zijn en alle incidenten volgens de definitie van artikel 1, lid m, te laten melden? Per slot van deze rekening zeeft deze definitie de kleine gevallen er ook al uit.

Er moet wat ons betreft altijd sprake zijn van gevaar voor personen. En natuurlijk betekent melding ook niet automatisch dat er onderzoek moet plaatsvinden. Daarmee wil ik zeggen dat alles moet worden gemeld, waarna de raad of een van de kamers daarvan zelf vaststelt wat ernstig genoeg is voor onderzoek en wat niet. Op deze

manier hoeft de man in het veld, die toch al lichtelijk gestrest is omdat er nogal wat is gebeurd waarvoor hij een zekere verantwoordelijkheid zou kunnen hebben, niet vast te stellen of het gaat om "ernstig" of "niet ernstig" en dus ook om "melden" of "niet melden". Vandaar ook dat naar mijn mening alles moet worden gemeld. Ik heb terzake het amendement op stuk nr. 12 ingediend. Hierdoor ontstaat er ook een beter inzicht in alle ongevallen en incidenten en kan er worden geleerd hoe ongevallen kunnen worden voorkomen.

Naar mijn mening zit er een fout in de definitie van het begrip "incident". Alleen gevallen met gevaar voor de veiligheid van personen tellen mee, maar er zijn ook bijna-ongelukken zonder direct gevaar voor de veiligheid van personen, maar wel met grote risico's voor bijvoorbeeld het milieu. Om dat te repareren heb ik het amendement op stuk nr. 11 aan de Kamer voorgelegd.

Mijnheer de voorzitter! Na een melding volgt een onderzoek van de Transportongevallenraad en zullen er in veel gevallen veiligheidsaanbevelingen worden gedaan. Het doet ons veel genoegen dat een suggestie van de SP-fractie, namelijk een terugmeldingsplicht van de minister waarmee wordt aangegeven wat zij met een melding heeft

gedaan, in de wet wordt opgenomen. Op deze manier weet de Kamer het dus ook. Dit is prima. Deze suggestie is overigens ingegeven door de zeer trage afhandeling van de aanbevelingen van de Spoorwegongevallenraad inzake het ongeluk in Mook in mei 1995. Een stokje achter de deur kan dus ook bij deze minister geen kwaad.

De SP-fractie deed ook de suggestie om een jaarverslag van de Transportongevallenraad uit te brengen met aandacht voor het rendement van de aanbevelingen. Deze heeft de minister niet overgenomen, terwijl dit eigenlijk wel is waar het om draait. Uiteindelijk moeten de aanbevelingen van de raad ertoe leiden dat de veiligheid toeneemt, dus vinden wij het geen gekke gedachte om het uitbrengen van een dergelijk jaarverslag in de wet op te nemen. Ik trek maar de vergelijking met een ander liberaal wetsvoorstel van de collega van de minister, Wijers, namelijk de nieuwe Elektriciteitswet. Hierin is een groot aantal verplichte periodieke rapportages opgenomen die de ontwikkeling van de markt en het handelen van marktpartijen in beeld moet brengen. Waarom dan niet hier? Het zou zeker goed zijn, omdat hieruit lering getrokken kan worden. De argumenten van de minister om het jaarverslag van de Transportongevallenraad niet wettelijk te verankeren vind ik dus niet erg consequent. Daarom hebben wij het amendement op stuk nr. 13 ingediend.

Voorzitter! Ik wil ten slotte nog iets zeggen over het tuchtrecht en de afschaffing van de Raad voor de scheepvaart. Uit de branche is hierover een storm van protest gekomen. De kritiek komt erop neer dat iets wat prima functioneert, wordt afgebroken, terwijl via de Transportongevallenraad maar de helft van de taken van de Raad voor de scheepvaart terugkomt. Dat lijkt mij toch reële kritiek waarmee iets gedaan moet worden. Een suggestie is bijvoorbeeld om de Raad voor de scheepvaart te laten bestaan voor het onderdeel tuchtrecht. Ik had begrepen dat de fractie van D66 een amendement in die richting zou indienen, maar dat is een motie geworden. Ik moet die motie nog even goed bekijken. Het is mij overigens niet duidelijk waarom er geen amendement kon worden gemaakt. Misschien kan de heer Van

Poppe

Waning dat nog nader uitleggen? Wij willen er in ieder geval nog even over nadenken, maar wachten eerst de antwoorden van de minister af.

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Mijnheer de voorzitter! Het geeft de SGP-fractie veel voldoening dat dit wetsvoorstel nu behandeld kan worden. Het gaat om de integratie van de verschillende raden terzake van onderzoek naar ongevallen in de verschillende transportmodaliteiten tot één nieuwe onderzoeksraad. Onze fractie heeft steeds de meerwaarde van een integrale behandeling van de transportveiligheid benadrukt. Wij hebben de stellige overtuiging dat dit ten goede komt aan de kwaliteit van het onderzoek naar transportongevallen en daarmee ook aan de feitelijke veiligheid van onze transportsystemen te land, ter zee en in de lucht en, zo voeg ik daaraan toe, ook ondergronds.

Voorzitter! Het wetsvoorstel heeft een behoorlijk lange voorgeschiedenis. Ik ga dat nu niet allemaal ophalen, maar ik kan er toch niet aan voorbij om in ieder geval de moties van ex-collega Van Vlijmen en collega Dankers te noemen. Dat zijn moties die mijn fractie van harte heeft medeondertekend. Ik betreur het dat het toch nog zo lang heeft moeten duren voordat de voorstellen, die in die moties al verankerd lagen, uiteindelijk hier besproken kunnen worden. Ik heb met name meermalen mijn zorg uitgesproken dat er te veel tijd zou verstrijken tussen het moment van opheffing van de Raad voor de verkeersveiligheid en de start van de nieuwe Transportongevallenraad. Daar zit nu al een behoorlijke tijd tussen. Onze vrees was dat waardevolle expertise daarmee verloren zou gaan. Nu kan de minister zeggen, en dat heeft zij op zichzelf met zeker recht altijd gedaan, dat de aard van de taken van deze raden verschillend is. Ik ben echter toch van mening dat een vloeiende overgang beter zou zijn geweest. Maar dat is napraten en dat heeft weinig zin.

Ik hoop nu wel dat deze Transportongevallenraad zo snel mogelijk feitelijk kan gaan functioneren. Hoe stelt de minister zich dat precies voor? In de wet worden immers geen exacte data genoemd. Dat kan ook niet in de wet zelf. Wat zijn de voornemens op dit moment? Hoe

staat het nu precies met de voorbereiding van de benoemingen? Hoe zit het met de overgang van personeel? Kortom, het gaat mij om de hele organisatorische en personele problematiek die met zoiets verband houdt. Daar heb ik weinig over gelezen in de begeleidende stukken.

Voorzitter! Ik kom te spreken over de benaming. Er wordt nu voorgesteld om de naam "Transportongevallenraad" te gebruiken. Ik vind dat een wat minder adequate benaming. Het doel van de raad is volgens artikel 3 het voorkomen van toekomstige ongevallen of incidenten. Voorts staat in artikel 3 dat de raad op basis van onderzoek naar oorzaken van ongevallen zijn veiligheidsaanbevelingen dient op te stellen. En dat is natuurlijk de kern waar het om gaat: onderzoek en op basis daarvan aanbevelingen met het oog op de toekomstige veiligheid. Daarom sluiten wij graag aan bij de pleidooien om tot een andere benaming te komen. In het amendement op stuk nr. 18 wordt de naam "transportveiligheidsraad" genoemd. Ik vind dat, eerlijk gezegd, ook nog niet zo fraai. Ik zou liever opteren voor "raad voor de transportveiligheid". Dat lijkt mij toch nog iets mooier. Die naam geeft bovendien de inhoud goed weer. Ik hoor graag de visie van de minister en van de indieners van het amendement op mijn suggestie.

Ik heb ook een opmerking over de reikwijdte van dit wetsvoorstel. Het ondergronds transport via buizen en pijpleidingen is zoals bekend een transportcategorie die in opkomst is. In de reeds door mij aangehaalde motie-Van Vlijmen en trouwens ook in de motie-Dankers wordt deze categorie uitdrukkelijk genoemd. De minister gaat daar ook niet aan voorbij: in de stukken hebben wij daar het een en ander over kunnen lezen. Zij concludeert echter dat het beter is om nog even te wachten met het expliciet toevoegen van deze mogelijke ongevals categorie tot daarover conclusies zijn getrokken in het kader van de beleidsbrief over ondergronds transport. Er is inderdaad een beleidsbrief in voorbereiding. Ik merk overigens op dat die beleidsbrief al wat achterloopt bij de planning. Eerder was toegezegd dat de beleidsbrief ons rond de jaarwisseling 1997-1998 zou bereiken. Wij zijn nu al in maart en ik heb de brief nog niet gezien. De

minister stelt dat ongevallen in buizen met geleide voertuigen via rail of andere geleiders onder de definitie van railwegongeval vallen. Op zich is dat heel goed, maar er zijn ook reeds andere systemen in voorbereiding. Ik denk aan het ondergrondse logistieke systeem tussen Aalsmeer en Schiphol. Er zijn veel ontwikkelingen op dit punt. Computergestuurde, onbemande voertuigen op wielen zijn bijvoorbeeld absoluut niet meer futuristisch. Hoe dan ook, het lijkt ons overbodig en niet gewenst om te wachten op de aangekondigde beleidsbrief, want er is al ondergronds transport en dat gaat, zoals gezegd, ook verder zijn gang. Als je deze categorie onder de wet zou willen laten vallen, moet je weer een wetswijziging tot stand brengen. Vandaar dat mijn fractie er de voorkeur aan geeft om deze categorie nu al in de wet onder te brengen. Daartoe is inmiddels het amendement op stuk nr. 17 ingediend. Ik ben nieuwsgierig naar het oordeel van collega's en zeker van de minister over dat amendement.

Een aparte kamer voor deze categorie lijkt ons, zeker vooralsnog, niet nodig. Dat kun je altijd later nog bekijken. In het amendement kiezen wij op dit moment voor onderbrengen bij de kamer voor de railwegongevallen. Het lijkt ons van belang dat nu duidelijk en expliciet in de wet wordt verankerd dat ook ondergrondse transportsystemen in ieder geval onder het bereik van deze nieuwe raad vallen.

Een ander punt met betrekking tot de reikwijdte van de bevoegdheden betreft de defensieongevallen. In de stukken is uitvoerig gediscussieerd over de vraag of ongevallen met militaire vliegtuigen en militaire voertuigen niet onder de competentie van de nieuwe raad moeten worden gebracht. Wij zouden moeite hebben met een al te scherpe afbakening van deze categorie ten opzichte van de overige categorieën. Op zich zijn wij het geheel met de minister eens dat voor specifieke defensieongevallen een eigen traject nodig is. Dat gebeurt natuurlijk al heel veel, waarbij ik met name denk aan de vliegveiligheid. Er zijn echter allerlei ongevallen denkbaar – en die gebeuren helaas ook in de praktijk – waarbij eigenlijk helemaal geen specifieke defensieaspecten zijn betrokken. In het recente verleden hebben wij daar helaas voorbeelden

Van den Berg

van moeten meemaken. In gevallen waarin eigenlijk sprake is van een wijze van transport die volledig vergelijkbaar is met het civiele transport, vraag ik mij af waarom de Transportongevallenraad het ongevalsonderzoek niet zou kunnen doen of waarom dat in elk geval niet gezamenlijk zou kunnen gebeuren. Daar zijn namelijk ook lessen voor de civiele sector uit te trekken. Het zou jammer zijn als de lering die uit dergelijke ongevallen zou worden getrokken, onnodig wordt beperkt. Het is mij niet helemaal duidelijk hoe de minister de afbakening van die bevoegdheden precies ziet. In de nota naar aanleiding van het verslag merkt zij immers op dat de regering ervoor heeft gekozen om specifieke defensieongevallen niet onder de reikwijdte van de Transportongevallenraad te brengen. Wat is "specifiek"? Ik heb een aantal voorbeelden genoemd; zouden die dan wel door de Transportongevallenraad kunnen worden behandeld? Ik bepleit in ieder geval dat er op dat punt duidelijkheid komt, maar ook dat er de nodige ruimte komt, zodat de Transportongevallenraad ook niet zeer specifieke defensieaspecten kan betrekken in het onderzoek.

Ik kom bij de inrichting en de samenstelling van de raad. Het wetsvoorstel kiest als structuur voor de nieuwe Transportongevallenraad een raad met vier afzonderlijke kamers. De verscheidenheid van de verschillende vervoerssectoren noopt tot een zekere zelfstandigheid van de afzonderlijke kamers, maar dat levert wel het risico op van spanningsvelden in de verhouding tussen de raad en de kamers. De integrerende rol van de raad ligt in feite voornamelijk in de besluiten tot het instellen van een onderzoek en de bevoegdheid om het eindrapport met de aanbevelingen vast te stellen. Van verschillende zijden is de suggestie gedaan dat het beter zou zijn om te kiezen voor een regeling die zich beperkt tot de instelling van de raad als zodanig, waarbij de raad zichzelf kan onderverdelen in kamers en de onderlinge verhoudingen zelf kan regelen. De raad is dan meer één geheel dat ook steeds optreedt als één raad. Dat is ook goed in lijn met het uiteindelijke doel, de integrale benadering van de veiligheid in de transportsector. Het huidige voorstel draagt wat dit betreft duidelijk een compromisachtig karakter, waarvoor

ik op zichzelf best begrip kan opbrengen. Ik heb ernaar gekeken, maar om de gekozen systematiek nu bij amendement te veranderen, lijkt mij vrij vergaand. Daarom lijkt het mij in dit stadium het beste om de nu voorgestelde regeling van raad en kamers te volgen, maar dit punt zou naar ons oordeel wel een belangrijk aandachtspunt moeten zijn bij de evaluatie. In dat verband heb ik met genoegen geconstateerd dat de CDA-fractie een amendement heeft ingediend, waarin de evaluatie-termijn vervroegd wordt tot drie jaar na de inwerkingtreding. Ik denk dat dit aspect van de samenstelling en de werkwijze van de raad daar ook heel goed in zou passen.

Dat neemt niet weg dat op dit punt nu al verbeteringen mogelijk zijn. Ik noem met name de positie van de voorzitter. De voorzitter van de raad heeft niet echt bevoegdheden om in te grijpen in de gang van zaken in een kamer, want hij kan niet tegelijkertijd voorzitter zijn van een kamer, overigens wel lid. De plaatsvervangend voorzitter van de raad is echter juist wel voorzitter van een van de kamers, zo schrijft de wet zelf voor. Dat lijkt mij toch allemaal wel wat onduidelijk en ook niet echt logisch. Waarom moet er wat dit betreft verschil worden gemaakt tussen de voorzitter en de plaatsvervangend voorzitter? Collega Biesheuvel heeft ook op dit punt een amendement ingediend dat ik steun. Ik heb overigens nog wel een vraag, die natuurlijk pas op kon komen nadat ik het amendement gelezen had. Het gevolg van het schrappen van het tweede lid van artikel 8 kan zijn dat de plaatsvervangend voorzitter geen deel uitmaakt van het bestuur van het zelfstandig bestuursorgaan Transportongevallenraad. Artikel 20 zegt immers dat het bestuur wordt gevormd door de voorzitter van de raad en de voorzitters van de kamers. Als de plaatsvervangend voorzitter geen voorzitter van een kamer meer is, dan zit hij dus ook niet meer in het bestuur van de raad. Mij zou lijken dat het aangewezen is om de plaatsvervangend voorzitter wel deel te laten uitmaken van het bestuur van de raad. Ik geef dan ook in overweging dat dit amendement op dit punt nog eens goed wordt bekeken. Ik kan natuurlijk ook een subamendement indienen, maar dat kunnen wij nog met elkaar bespreken. Kan trouwens in het algemeen

niet aan de raad zelf worden overgelaten hoe het precies met die bevoegdhedenverdeling zit? Ik vind het wetsvoorstel op dit punt toch vrij gedetailleerd.

Een ander punt in het huidige voorstel dat bespreking behoeft, is de vraag of een afzonderlijke kamer voor de binnenvaart moet worden ingesteld. Als de afzonderlijke kamers niet bij wet worden geregeld, zou dat vraagstuk betrekkelijk gemakkelijk intern op te lossen zijn. De afbakening en onderverdeling in kamers kan dan gemakkelijker vanuit de raad zelf worden aangegeven. Op dit moment kan dat niet in deze wettelijke structuur en dan zou je dat apart moeten regelen. Het pleidooi vanuit de sector heeft op zichzelf wel een herkenbare achtergrond. Er is nu natuurlijk nog een aparte commissie Binnenvaartrampenwet en ik signaleer ook dat er best verschil is tussen zeescheepvaart en binnenvaart. Ik leg de minister de vraag voor in hoeverre met deze aspecten, gegeven de ene kamer die in de wet verankerd ligt voor alle scheepvaartongevallen, toch rekening kan worden gehouden. Kan een kamer zich bijvoorbeeld weer onderverdelen in subkamers of commissies? Ik neem toch aan dat er naar de deskundigheden gekeken wordt. Ik ga er ook zonder meer van uit dat er in ieder geval voldoende deskundigheid op het gebied van binnenvaart in de kamer en de raad aanwezig is.

Een van de meest discutabele punten die er nog liggen, is de kwestie van het tuchtrecht. Ik zou dat een van de meest heikele kwesties willen noemen, de integratie van de Raad voor de scheepvaart en de Transportongevallenraad. De vraag is of het tuchtrecht voor de zeescheepvaart moet worden afgeschaft. Eigenlijk zou ik daar nu heel kort over willen en kunnen zijn. Ik vind dat deze discussie los moet staan van inrichting, taken en bevoegdheden van de Transportongevallenraad. Als er tuchtrecht voor de zeescheepvaart blijft bestaan, dan in ieder geval niet via de Transportongevallenraad. De Transportongevallenraad moet zich immers beperken tot ongevalsonderzoeken en incidenten, en deze wetgevingsoperatie is juist gericht op het loskoppelen van feitelijk onderzoek en de daaraan verbonden aanbevelingen aanzien van de transportveiligheid enerzijds en eventuele schuldvragen anderzijds.

Van den Berg

Dat gezegd zijnde, blijft natuurlijk de vraag, die vandaag niet uitgediscussieerd zal behoeven te worden en ook niet zal kunnen worden, of een aparte tuchtraad voor de scheepvaart moet blijven bestaan. Die vraag moet in mijn ogen worden beantwoord bij het wetsvoorstel tot wijziging van de Schepenwet in verband met de introductie van de voorliggende wet, en dat wetsvoorstel is er nog niet. De minister heeft de vraag of tuchtrecht moet blijven bestaan al een aantal malen luid en duidelijk met "nee" beantwoord en daar ook argumenten voor gegeven. Vele van die argumenten – ik erken dat – zijn valide, maar er zijn ook andere argumenten tegen in te brengen of naast te zetten. En ik moet eerlijk bekennen dat mijn fractie de eindbalans op dit punt nog niet heeft opgemaakt. Wij hebben begrip voor het argument vanuit de scheepvaartwereld, dat de scheepvaart op dit punt niet zomaar te vergelijken is met andere transportsectoren. We kennen de specifieke situatie aan boord van schepen die lang onderweg kunnen zijn. Er is dan sprake van een afgezonderde situatie en van een grote verantwoordelijkheid voor met name de leidinggevenden. Goed zeemanschap is daarbij een belangrijke, maar ook open norm. De minister heeft op zich gelijk als zij stelt dat de scheepvaartwereld een steeds minder gesloten beroepsgroep is, maar er is toch nog in belangrijke mate sprake van geslotenheid. Ik neig er dus serieus toe te blijven denken – en dat zou dan in lijn zijn met de motie die is ingediend door collega Van Waning samen met collega Blaauw – aan een, zij het aangepast modern tuchtrecht voor deze beroepsgroep, maar dan in een ander wettelijk kader. Ik zou in ieder geval willen voorkomen dat de invoering en inwerkingtreding van deze wet lang zou moeten wachten op het uitdiscussieren van alles wat met de modernisering van het tuchtrecht te maken heeft. Hoe zit dat wettelijk in elkaar? Ik heb eerder in mijn inleiding bepleit om zo snel mogelijk met de nieuwe raad van start te gaan. Ik erken dat tuchtrecht ook een kwaliteitsverhogend aspect kan hebben voor het functioneren in de scheepvaart. Dat is een belangrijk punt, ook gelet op de veiligheid en dergelijke. De vraag is overigens wel of dan alle ongevallen in de zeescheepvaart moeten worden

onderzocht en, zo ja, door wie. Ik dacht dat daarvoor verdragsverplichtingen golden. Uit het oogpunt van transportveiligheid kun je stellen dat niet alles zou behoeven te worden onderzocht en vanuit een andere optiek kun je stellen dat dit wel zou moeten gebeuren. Dat heeft, denk ik, wel degelijk consequenties voor het wetsvoorstel. Er zou nog veel meer over dit punt te zeggen zijn, maar collega's hebben er al over gesproken. Vandaar dat ik het nu maar verder laat rusten, omdat ik vind dat wij over de uitwerking en invulling van de gedachte van een gemoderniseerd tuchtrecht voor de scheepvaart op een ander moment diepgaander moeten praten, en niet nu in het kader van dit wetsvoorstel.

Voorzitter! Het budget van de Transportongevallenraad komt ten laste van de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, zo staat in artikel 22. In artikel 23 staat dat de raad vóór 1 november een begroting opstelt. Ik neem aan dat het budget dat V en W toekent, wordt gebaseerd op die begroting, maar de rijksbegroting wordt al op de derde dinsdag van september ingediend. Dat lijkt te gaan betekenen dat wij voortdurend met begrotingswijzigingen te maken gaan krijgen. Hoe werkt dat precies? In artikel 23 wordt ook voorgeschreven dat de minister de begroting vooraf moet goedkeuren. Is dat nog wel nodig als er een logische cyclus komt van begrotingsvoorbereiding vanuit de raad zelf en op het ministerie? Leidt het niet tot al te veel inhoudelijk toezicht door de minister? Ik geef de minister graag toe dat staatsrechtelijk gezien de Transportongevallenraad de figuur heeft van een zelfstandig bestuursorgaan, maar we weten allemaal dat er heel verschillende typen zelfstandige bestuursorganen zijn. Er zijn zeer uitvoeringsgerichte ZBO's, die dan ook een heel duidelijke rechtstreekse lijn met het ministerie moeten blijven houden. Er zijn ook ZBO's, zoals de Transportongevallenraad, die een hoge mate van onafhankelijkheid moeten hebben, wat in het wezen van de taken besloten ligt. Ik heb het benadrukken van de onafhankelijkheid eerlijk gezegd ook in de juridische vormgeving niet overal even sterk teruggevonden. Ik vraag daar toch heel duidelijk aandacht voor. Overigens ben ik de minister er erkentelijk voor dat zij ook naar

aanleiding van de vraag onzerzijds, bij nota van wijziging in ieder geval de mogelijkheid heeft gecreëerd om in bijzondere situaties in de loop van het jaar budgetten aan te passen. Je weet natuurlijk nooit hoeveel ongevallen zich onverhoopt in de loop van een jaar voordoen en onderzocht moeten worden.

Voorzitter! Er zijn vele vragen gesteld over de positie van getuigen en betrokkenen. Naar mijn oordeel zijn wij wat dat betreft wel de goede richting uitgegaan, maar ik begrijp dat er in de praktijk ook bij deskundigen vragen blijven leven. Dit type onderzoek is natuurlijk nooit neutraal en heeft altijd effect op andere onderzoeken, alhoewel ze formeel los van elkaar staan. Ik begrijp dat er ook op dat punt een amendement is ingediend en vragen zijn gesteld. Ik wacht de reactie daarop gaarne af.

Mijn laatste inhoudelijke opmerkingen betreffen de internationale ontwikkelingen. Ik zou er graag aandacht voor willen vragen, omdat die van buitengewoon belang zijn. Er zijn ook ontwikkelingen wat de transportveiligheid betreft op Europees niveau en wereldniveau. Onlangs hebben wij in de pers kunnen lezen dat mr. Van Vollenhoven in zijn hoedanigheid van voorzitter van de International transportation safety association een duidelijk pleidooi heeft gevoerd voor meer afstemming op Europees niveau tussen de verschillende transportongevallenraden. Uitwisseling van gegevens lijkt mij een zeer belangrijk punt. Men kan van elkaar leren hoe het zit met de bevordering van de veiligheid. Er is op het niveau van de EU aandacht aan deze zaak besteed. Ik zou aan de minister willen vragen of zij dit aandachtspunt in haar antwoord wil behandelen en een duidelijk perspectief wil schetsen.

Voorzitter! Ik rond af. Ik ben van mening dat wij met dit wetsvoorstel een belangrijke stap in de goede richting zetten. Er zijn nog enkele vraagpunten en wensen. Mijn fractie zal dit wetsvoorstel van harte steunen.

De heer **Van Waning** (D66): U hebt gezegd sympathiek te staan tegenover het overeind houden van het tuchtrecht voor de zeescheepvaart. Het is volgens u evenwel nog niet aan de orde. Ik wijs erop dat de wijziging van de Schepenwet uitgaat van opheffing

Van den Berg

van de Raad voor de scheepvaart en beëindiging van het tuchtrecht. Wij kunnen deze wijziging van de Schepenwet vrij snel tegemoetzien, zonder een aan de eisen van de tijd aangepast tuchtrecht. Wij moeten thans een vrij fundamentele uitspraak doen.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik ben het daarmee geheel eens. Mijn opmerking was ook niet als kritiek bedoeld. Het is niet buiten de orde. Ik heb twee dingen gezegd. Ik vind dat wij serieus moeten overwegen om het tuchtrecht voor de zeescheepvaart in stand te houden. De wijze waarop dat moet gebeuren, hoeft niet in het kader van dit wetsvoorstel bediscussieerd te worden. Het onderhavige wetsvoorstel biedt daarvoor niet het kader. Er moet derhalve een andere wettelijke regeling voor komen.

Worden bij de vaststelling van het onderhavige wetsvoorstel geen zaken onmogelijk gemaakt die wij via de andere weg wel mogelijk gemaakt zouden willen hebben? Als de heer Van Waning er een andere opvatting over heeft, had hij geen motie moeten indienen, maar een amendement. De heer Van Waning is dualist genoeg om te weten dat de minister een motie naast zich neer kan leggen. Overigens is amendering moeilijk omdat in het onderhavige wetsvoorstel de Schepenwet niet wordt aangepast. Er wordt aangekondigd dat dit eraan komt. Ik blijf erbij dat wij dit op een ander moment moeten uitdiscussieren.

De heer **Van Waning** (D66): Ik geloof dat wij het met elkaar eens zijn. Ook de heer Poppe vroeg waarom ik geen amendement heb ingediend. In artikel 68 wordt gesproken over de samenhang tussen de Transportongevallenraad en de strafrechter. Wij hadden dit kunnen uitbreiden met tuchtrechter. Ik ben het eens met de heer Van den Berg dat wij niet spreken over een regeling van het tuchtrecht binnen de TOR of het in afgeslankte vorm in stand houden van de Raad voor de scheepvaart. In de motie wordt principieel uitgesproken dat het er komt. Degenen die nu bezig zijn met de wijziging van de Schepenwet kunnen dan parallel werken aan een aan de huidige tijd aangepast tuchtrecht.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik heb al gezegd dat ik bereid ben die

denkrichting te ondersteunen. Ik zeg nogmaals dat daarmee nu niets is beslist. Het is een motie die de minister kan uitvoeren zoals zij dat wil.

□

De heer **Biesheuvel** (CDA): Voorzitter! In de samenleving van vandaag is het transport van mensen en goederen onontbeerlijk. Dit houdt tevens in dat op de veiligheid van transportmiddelen vertrouwd moet kunnen worden. Met een toenevende intensiteit van het gebruik van deze middelen zal het veiligheidsaspect met des te meer aandacht benaderd dienen te worden. Het was vanuit die gedachte dat onze oud-CDA-collega Van Vlijmen indertijd het voortouw nam via een uitspraak over de instelling van een transportongevallenraad. Het was onze collega Nancy Dankers die de opzet van de thans voorgestelde Transportongevallenraad in 1995 iets verder vormgaf. Mevrouw Dankers had graag aan dit afsluitende debat willen deelnemen, maar is helaas door ziekte verhinderd. Het zal dan ook geen verwondering wekken dat de CDA-fractie het nu te behandelen voorstel gaarne zal steunen. Wij gaan ervan uit dat met deze herziening, harmonisatie en bundeling van het ongevallenonderzoek in de transportsector, de veiligheid nog verder verbeterd kan worden.

Voorzitter! Vooropstaat dat er een onafhankelijke raad komt. De meerwaarde van dit voorstel is met name gelegen in het incidentenonderzoek dat hierdoor mogelijk is, waardoor als het ware de preventieve kant van de zaak extra wordt benadrukt. Die onafhankelijkheid van de raad houdt tegelijkertijd in dat er selectiviteit moet kunnen ontstaan als het gaat om de te kiezen onderwerpen. Wij begrijpen dat de minister met betrekking tot een aantal onderwerpen gebonden is aan internationale regelgeving. Zou zij kunnen ingaan op de vraag waarom zij met betrekking tot de scheepvaart voorstelt om alles te onderzoeken, terwijl dit niet verplicht is gesteld in internationale regelgeving?

Voorzitter! Dat wij juichend zijn over dit wetsvoorstel laat onverlet dat wij nog een aantal vragen hebben. Inmiddels heb ik er één gesteld. Bij de schriftelijke behandeling is uitvoerig ingegaan op nut en

noodzaak van het tuchtrecht. Met name de laatste schriftelijke gedachtewisseling was in dezen zeer helder. Het leek alsof de minister dacht dat een deel van de Kamer wilde dat het tuchtrecht ondergebracht zou worden bij de Transportongevallenraad. Ik denk dat de Kamer op dat punt heel duidelijk is geweest: dat wil geen enkele fractie. Het zou ook onrecht doen aan de opzet die wij met elkaar voor ogen hebben. Resteert de discussie over nut en noodzaak van het tuchtrecht. De minister wil in feite af van het tuchtrecht in de scheepvaartsector. De CDA-fractie vindt dat de minister in dit opzicht te snel opereert. Wij zouden graag de discussie over nut en noodzaak van het tuchtrecht op een ander moment ten principale willen voeren, waarbij de motie van onze twee collega's, die als zeeofficieren hier elkaar gevonden hebben, een goede aanzet is om die discussie met elkaar te voeren op een ander moment en, zoals de heer Van den Berg zei, zeker niet bedoeld is om de discussie over de instelling van de Transportongevallenraad op te houden. Wij zullen de motie van de leden Van Waning en Blaauw dan ook ondersteunen.

De heer **Poppe** (SP): Ik wil u een vraag stellen. Als deze wet straks in uitvoering komt en er nog geen nieuwe regeling is, is er een groot gat.

De heer **Biesheuvel** (CDA): U heeft net een uitvoerig interruptiedebat gemist over dit onderdeel tussen de heren Van den Berg en Van Waning. Dat was zeer verhelderend. De heer Van Waning heeft als eerste ondertekenaar van de motie prachtig geantwoord. Ik verzoek u dat rustig na te lezen. U bent dus helemaal bediend, zelfs tijdens uw afwezigheid.

Voorzitter! Wij zijn natuurlijk erg benieuwd hoe de minister deze motie beoordeelt. Ik proefde uit de laatste schriftelijke behandeling iets van: als de Kamer dat zo nadrukkelijk wenst en als zo duidelijk wordt aangegeven dat er een scheiding ontstaat en blijft tussen onderzoek naar ongevallen en tuchtrecht, dan kan ik ermee leven. Zij heeft dit weliswaar niet met zoveel woorden gezegd, maar misschien zal zij dit zo formuleren als zij aan de behandeling van de motie toe is.

Biesheuvel

Het valt ons in dit wetsvoorstel op dat een en ander nogal gedetailleerd is. Dat kan te maken hebben met de internationale regelgeving en met het feit dat de minister bestaande raden moest invoegen. De wens om eerder te evalueren dan over vijf jaar heeft te maken met de mogelijkheid om intussen na te gaan of de opzet niet té gedetailleerd is. Die gedetailleerdheid komt onder meer tot uitdrukking in de vereisten ten aanzien van de begroting. Het lijkt mij goed om zo snel mogelijk van start te gaan en om in de tussenliggende periode, in onze ogen drie jaar, na te gaan waar het minder gedetailleerd kan.

De heer Van den Berg is terecht ingegaan op de noodzaak van integraliteit. Daarbij heeft hij de rol toegelicht die de voorzitter zou kunnen spelen. Voorzitter! Wij hadden ons kunnen voorstellen dat de minister een verdere onderverdeling van bevoegdheden van de raad zou overlaten aan de raad zelf; hoe regel je bijvoorbeeld wie vice-voorzitter wordt? De heer Van den Berg kan ik de verzekering geven dat het absoluut niet onze bedoeling is om met ons amendement de bevoegdheden van de vice-voorzitter te beperken. Ons gaat het er puur om dat deze onderverdeling wordt overgelaten aan de raad. Als het amendement wat dit betreft niet klopt, zal ik er nog eens naar kijken. Wellicht kan ik nog wat technische bijstand van ambtelijke zijde verkrijgen, maar de achtergrond is duidelijk.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik heb niet gezegd dat het amendement niet klopt, maar gewezen op een mogelijke consequentie. Ik wist niet of u die consequentie had overwogen. Als de plaatsvervangend voorzitter niet tegelijk voorzitter van een kamer zou zijn, zou hij niet deel uitmaken van het bestuur. De vraag was of u dat wilde of juist niet wilde.

De heer **Biesheuvel** (CDA): Ik was blij met uw opmerking. Immers, deze consequentie had ik niet voor ogen. De vraag rijst of het amendement inderdaad tot die consequentie leidt. Daar moeten wij nog eens goed naar kijken.

Voorzitter! Wat de naamgeving betreft gaat het inderdaad om veiligheid en niet om ongevallen. Je zou kunnen zeggen "What's in a name?", maar als je ziet dat men het

in andere landen heeft over een "safety board" en niet over een "accident investigation board", kan ook dat onzes inziens een reden zijn om nog eens goed naar deze naam te kijken. De intentie van de fractie van het CDA is in elk geval om in de naamgeving het begrip "veiligheid" naar voren te brengen. Met ons is verder te praten over de volgorde – de heer Van den Berg heeft daarover gesproken – als dit begrip maar wordt opgenomen.

Mij is een detailvraag aangereikt die niet bij de schriftelijke behandeling aan de orde is gekomen. In het achtste hoofdstuk wordt gesproken over onderzoek in een andere staat. In dit kader wordt ingegaan op incidenten met luchtvaartuigen met een startmassa van meer dan 100.000 kg. Is het juist dat dergelijke situaties zich zeer zelden zouden voordoen omdat de genoemde startmassa nogal hoog is? Ons is gevraagd of het niet logischer zou zijn om in dit verband te spreken over 20.000 kg, maar wellicht heeft de minister bewust voor deze norm gekozen. Ik hoor het graag van haar.

Voorzitter! U zult hebben begrepen dat wij dit wetsvoorstel zullen steunen. Wij gaan ervan uit dat de ingediende amendementen ertoe zullen kunnen leiden dat het wetsvoorstel nog mooier wordt dan het al is.

□

De heer **Blaauw** (VVD): Voorzitter! De fractie van de VVD heeft in het verleden de twee genoemde moties, die geleid hebben tot het wetsvoorstel, niet ondersteund. Wij waren namelijk van mening dat wij niet zoveel raden in de diverse ministeries moeten hebben. Ook zagen wij niet per se het pad dat heeft geleid tot deze samenstelling van een raad met vier kamers. Mede door de behandeling van het wetsvoorstel zijn wij nu toch van mening dat dit een goede weg is. Zeker gelet op het accent dat al door de heer Biesheuvel werd gelegd bij het transport in de samenleving, vinden wij het instellen van een Transportongevallenraad een goede zaak.

Een extra belangrijk punt voor de fractie van de VVD is dat het niet alleen zal gaan om het onderzoeken van ongevallen en incidenten, maar dat er duidelijk een preventieve werking van de Transportongevallenraad moet uitgaan. Vooraf kan die al

waarschuwen dat er op bepaalde punten wel eens iets zou kunnen gebeuren, etc.

Het heeft wel lang geduurd voordat het wetsvoorstel in zijn kwam. Dat kwam ook doordat er erg veel overlegd moest worden. Ik zou bijna zeggen dat er nogal wat geharrewar was. Men heeft elkaar echter gevonden in een constructie van de Transportongevallenraad als ZBO. Ik kom daar dadelijk op terug. Ook de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Kamer heeft behoefte gehad aan een langere procedure dan normaal. Wij hebben zelfs twee schriftelijke rondes gehad. De minister heeft daar overigens goed gebruik van gemaakt. De nota's van wijziging zijn hier gedeeltelijk uit voortgekomen.

Toch zijn een paar dingen blijven hangen die nadere toelichting vereisen. Misschien is de opzet zelfs om daar de minister tot andere gedachten te brengen. Velen spraken al over de naam van de raad. Ik kan daar heel kort over zijn. Ik denk dat de keuze in het amendement van de heren Van Gijssel en Biesheuvel een goede richting aangeeft. Wij moeten bekijken of het het mooist is om het woordje "raad" ervoor of erachter te zetten. Met deze naam wordt terecht, zoals de heer Biesheuvel meldde, aangesloten bij de internationale terminologie.

De raad krijgt vele adviesfuncties, werkzaamheden die in alle objectiviteit moeten kunnen geschieden. Ik kom dan terug op het ZBO. Is die vorm de juiste om voldoende onafhankelijkheid te realiseren? Wordt niet te gedetailleerd vastgelegd wat er nu is? Moet er niet meer ruimte voor die onafhankelijkheid zijn binnen de raad zelf? In hoeverre kan er ingespeeld worden op het benoemingenbeleid en het begrotingsbeleid, ook al door de heer Biesheuvel genoemd, dat ook via de minister gaat? In hoeverre is de onafhankelijkheid van de raad ten opzichte van de minister en de regering voldoende gegarandeerd en is de raad zodoende onbeïnvloedbaar?

Verder kan er ook wrijving ontstaan op het punt van de onafhankelijkheid ten opzichte van de toezichthoudende verantwoordelijkheden. Deze onafhankelijkheid mag namelijk niet ten koste gaan van de uitoefening van de toezichthoudende verantwoordelijkheden. Daarom maak ik mij enige zorgen

Blaauw

over de veiligheidsmaatregelen die vaak al snel na een ongeval getroffen moeten worden, zoals het aan de grond houden van alle vliegtuigen van een bepaald type. Deze maatregelen kunnen vaak niet wachten op de uitkomsten van het onderzoek. We hebben, uiteraard, allen nog het voorbeeld van de Bijlmerramp voor ogen. Naar aanleiding van deze ramp zijn, ruim voor de Raad voor de luchtvaart haar onderzoek had voltooid, ingrijpende wijzigingen aangebracht. Kan de minister aangeven of er bij het instellen van de TOR voorzieningen zullen worden getroffen die waarborgen dat toezichthouders dit soort verantwoordelijkheden effectief kunnen uitoefenen? En kunnen er onder de huidige wetgeving en met name onder de Luchtvaart-ongevallenwet knelpunten ontstaan?

Een volgend punt is de positie van de voorzitter. Ik denk dan met name aan de relatie van de voorzitter van de raad met de kamers. Ik kan niet zeggen dat ik deze relatie een wonder van schoonheid vind. Ik heb juist de wetstekst nog een keer doorgekeken en mij is daaruit niet duidelijk geworden of de voorzitter in een kamer mag zitten en of hij in elke kamer mag komen. Als de voorzitter lid kan zijn van een kamer, dan kan hij onder zijn eigen vice-voorzitter terechtkomen die op dat moment voorzitter is van de kamer. Ik vind dat een wat moeizame constructie en ik vraag me af of – ik heb daar helaas geen amendement voor kunnen indienen en weet ook niet hoe dat precies uitgewerkt zou kunnen worden – de minister misschien duidelijker kan zijn. Mijn verwarring in dezen kan dan opgeheven worden.

Ik sluit mij ook aan bij de opmerkingen over internationaal contact. Ik heb zelf het genoegen gehad deel te mogen nemen aan de forumdiscussie bij het internationale congres in de TU Delft. Ik denk dat het in verband met het uitwisselen van informatie en bevindingen heel goed is om onze TOR een goede relatie te laten onderhouden met andere safety boards in Europa en uiteraard in de Verenigde Staten. Zo kunnen wij van elkaar leren.

Door anderen is al de bescherming van de getuigen naar voren gebracht. De advocatuur heeft in verband hiermee aan de bel getrokken. Zij vindt dat de zaak niet helemaal juist geregeld is, omdat

verwijzing naar artikel 191, tweede lid, onder a, van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering geen verschoning van de getuige zelf oplevert, maar alleen van zijn familierelatie. Het zou te veel tijd kosten en het spoor zou heel moeilijk te volgen zijn, maar je zou een casus kunnen opbouwen waarbij een getuige in een ongekleurd onderzoek op een dusdanige wijze moet antwoorden dat hij zichzelf incrimineert, zodat hij langs een andere weg strafrechtelijk zou kunnen worden voorgeleid. Ik denk niet dat dit in ons systeem thuishoort. Als wij het laten zitten, denk ik dat wij de advocatuur nogal wat werk verschaffen.

De heer **Van Waning** (D66): Heeft u al tijd gehad om mijn amendement op stuk nr. 14 te lezen?

De heer **Blaauw** (VVD): Ik was er nog net niet aan toegekomen, maar uit de schriftelijke antwoorden van de minister maak ik op dat de minister uw amendement eigenlijk niet nodig vindt, al is haar argumentatie niet helemaal waterdicht. Ik vraag me dan ook af of wij uw amendement zouden moeten steunen, of dat de minister een andere uitweg weet om dit element weg te werken en de zaak zodanig te verbeteren dat er aansluiting wordt gevonden bij de normale rechtsgang in Nederland.

Voorzitter! Tot slot het tuchtrecht. Ik denk niet dat het zin heeft om er nog een breed betoog over op te zetten, want ik heb het gevoelen dat wij de zaak op papier al uitgediscussieerd hebben en dat wij niet erg ver naar elkaar toe zijn gekomen. De heer Van Waning en ik zijn beiden niet onbekend met het nut van tuchtrecht op diverse niveaus; hij heeft terecht aangegeven dat zeker in de scheepvaart de geschiedenis het nut daarvan heeft bewezen. Ik vind ook dat wij naar de sector moeten luisteren, die unaniem tegen afschaffing van het tuchtrecht pleit. Ik ben het helemaal met de heer Biesheuvel eens dat het tuchtrecht niet bij de TOR moet worden ingevoerd; dat zou een verkeerde weg zijn, dat ben ik met de minister eens. Vandaar mijn samenwerking met de heer Van Waning die geleid heeft tot de motie waarin wij pleiten voor handhaving van het tuchtrecht. Mocht de minister een ander pad willen

bewandelen, dan kan dat ook nog, maar het tuchtrecht in de scheepvaart moet blijven.

□

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Ik mag vandaag namens mijn fractie het woord voeren, omdat mijn collega Valk probeert om in Bosnië ernstige ongelukken te voorkomen. Hij handelt dus echt in de geest van deze discussie.

Onze fractie is blij met dit voorstel. De oprichting van een integrale ongevallenraad levert absoluut een verbetering van de huidige situatie op, waarin verschillende raden los van elkaar zich alleen bezighouden met ongevallen in hun eigen sector. Het belang van het instellen van een Transportongevallenraad is dat de raad op grond van zijn bevindingen aanbevelingen kan doen die ertoe leiden dat herhaling kan worden voorkomen. Daarom is het goed dat de raad de bevoegdheid heeft gekregen zich te buigen over bijna-ongevallen en incidenten. Ik wil hier niet verhehlen dat dit, wat betreft de PvdA-fractie, verder had mogen gaan. Hier spreken we alleen over ongevallen en incidenten, maar je kunt je ook voorstellen dat er allerlei technologische ontwikkelingen plaatsvinden die de veiligheid kunnen bevorderen. Wij hadden er geen bezwaar tegen gehad wanneer de raad ook die bevoegdheid naar zich toe had kunnen trekken, maar daar was kennelijk onvoldoende draagvlak voor. Op zichzelf zijn we er tevreden over dat de verbreding heeft plaatsgevonden, maar we behouden ons het recht voor om op een later moment – misschien na een evaluatie over twee of drie jaar – alsnog te bezien of die verbreding kan plaatsvinden.

Er is nu niet meer alleen sprake van een onderzoek naar ongevallen en daarom is het volgens mijn fractie correcter om te spreken van een transportveiligheidsraad. De heer Van den Berg merkte op dat je in wezen spreekt over een “veiligheidsraad”. Ik meen echter dat dit een taalkundig probleem is. Op zichzelf is de strekking van het woord correct, maar ik vind het geen probleem indien de naam gewijzigd wordt in “raad voor de transportveiligheid”. Misschien kunnen we hierover nog met elkaar overleg voeren. Hierover hebben we een amendement ingediend.

Van Gijssel

Naar aanleiding van de inbreng van de SP-fractie over ernstige incidenten en de definitie van incident hoor ik ook graag de reactie van de minister. Bij nadere lezing roept dit inderdaad vragen op. Ik zou het betreuren als we hierover niet een eenduidige lezing kunnen geven.

De PvdA-fractie hecht eraan om de Transportongevallenraad binnen afzienbare tijd te evalueren. Wij denken aan een termijn van twee jaar en collega Biesheuvel heeft een amendement met betrekking tot een termijn van drie jaar ingediend. Het gaat mij dus niet om een jaar, maar vijf jaar is een te ruime periode. Ik voel wel wat voor het amendement van de heer Biesheuvel. Dan kan de werkwijze nader bekeken worden. Ook kan worden gekeken naar een eventuele verbreding van taken. Er is erg veel tot in detail geregeld en het is de vraag of dit zo moet blijven. Dit kan mede bij een evaluatie worden beoordeeld.

Het is opvallend dat bij ongevallen in de sectoren weg en rail de raad een onderzoek kan instellen, terwijl voor de lucht- en de scheepvaart dit in alle gevallen wordt voorgeschreven. Voor de luchtvaart vloeit dit voort uit internationale verdragen, maar bij de scheepvaart is daar geen sprake van. Overigens denk ik dat het bij de internationale luchtvaart is voorgeschreven waar het gaat om de meer strafrechtelijke kant van het geheel. Ik vraag me af of dit in dezelfde vorm is voorgeschreven in de zin van het verkrijgen van veiligheidsaanbevelingen. Misschien kan de minister hierover duidelijkheid verschaffen. De raad krijgt wel een heel zware last te dragen als hij alle scheepvaartongevallen moet onderzoeken. De raad moet zich dan toespitsen op scheepvaartongevallen waaruit lering kan worden getrokken alsmede op ongevallen die om maatschappelijke redenen om een onderzoek naar de oorzaak vragen.

De raad mag zich in principe met alle transportongevallen bezighouden op één uitzondering na: de militaire transportmiddelen. Daarvoor geldt een eigen Defensieongevallenraad. Dit is merkwaardig. Defensieongevallen hebben doorgaans geen afwijkend karakter van ongevallen die plaatsvinden in de burgersamenleving, behalve dat militaire voertuigen op zichzelf vaker betrokken zijn bij ongevallen dan civiele voertuigen. Defensie zou zich wat dat betreft mogen afvragen of

aanbevelingen op een adequate manier worden verwerkt, zodat het aantal ongevallen binnen defensie kan worden verlaagd.

Voor het overige geldt dat er grote overeenkomsten zijn tussen de ongevallen met de verschillende defensie- en burgertransportmiddelen. Geconstateerd kan worden dat militair transport vaak gebruik maakt van civiele infrastructuur. Bovendien is de verwevenheid tussen de burgerlijke samenleving en defensie alleen maar groter geworden. Denk bijvoorbeeld aan de taken van defensie, zoals de vredesmissies, die zo langzamerhand een hoofdtaak vormen. Maar ook kan men denken aan vraagstukken die zich voordoen als bijvoorbeeld een vissersboot tegen een fregat aanvaart en er een botsing plaatsvindt: wie moet daar het onderzoek naar doen? Of we kunnen denken aan wat we veel vaker tegenkomen: defensie vraagt Martinair om voor haar te vliegen. Wie is in die situatie nu waarvoor verantwoordelijk? Waarom zouden de Transportongevallenraad en de Defensieongevallenraad niet kunnen profiteren van elkaars knowhow door deze raden te integreren? Zo raar is dat niet, want in enkele landen, zoals in Zweden en Finland, is men daar al ver mee onderweg. De minister beroept zich erop dat het een aantal NAVO-afspraken zou bemoeilijken. Ik zou daar graag een wat nadere uitleg over horen. Dit zou in een beperkt aantal situaties zo kunnen zijn en misschien zou dan de oplossing van een aparte kamer te overwegen zijn, waardoor je in ieder geval de integrale kennis binnen de transportveiligheidsraad of Transportongevallenraad kunt handhaven.

Ik hoor graag van de minister een toezegging dat zij de wetswijziging wil voorbereiden, die het mogelijk maakt om de Transportongevallenraad en de Defensieongevallenraad te integreren. Zij zal daar misschien overleg met haar collega van Defensie voor nodig hebben; daar ga ik wel van uit. De PvdA-fractie overweegt er in tweede termijn een motie over in te dienen.

De binnenvaart heeft ervoor gepleit een aparte kamer voor deze sector te creëren. Binnen de fractie hebben wij daar uitvoerig bij stilgestaan. Wij onderkennen het unieke karakter van de binnenvaart en toch geldt, net zoals bij andere sectoren, dat er grote verschillen in

vervoermiddelen zijn, terwijl er geen aparte kamers voor die andere soorten zijn gecreëerd. Zo kun je toch moeilijk zeggen dat een Boeing 747 en een zweefvliegtuig in dezelfde categorie thuishoren, maar toch stoppen we dat in één kamer en daar is ook een reden voor. Hetzelfde geldt een beetje voor een grote olietanker versus een koopvaardij-schip. Wij gaan ervan uit dat er in de kamer voor de scheepvaart voldoende kennis aanwezig is om ook de binnenvaart op een adequate manier te kunnen beoordelen.

Een heikel punt is de kwestie inzake het tuchtrecht voor de scheepvaart. In de voorbereiding van het wetsvoorstel is er – anderen hebben er ook op gewezen – uitvoerig over van gedachten gewisseld tussen de minister en de Kamer. In ieder geval zijn wij het met de minister eens dat het tuchtrecht in geen geval ondergebracht mag worden in de Transportongevallenraad. Ten principale is het noodzakelijk om onderzoek en vervolging van elkaar te scheiden. Juist die zouden elkaar kunnen beïnvloeden, wat nadelig zou kunnen zijn voor het onderzoek. Dan blijft de vraag overeind in hoeverre het gewenst is dat het tuchtrecht buiten de raad voort blijft bestaan. Het is ons niet ontgaan dat de sector daar grote waarde aan hecht en er ook wel de nodige argumenten voor aandraagt. Aan de andere kant geldt dat er ook voor andere vervoersmodaliteiten geen tuchtrecht bestaat of niet meer bestaat. Overigens zijn er verschillende beroepsgroepen in ons land die dat nog wel kennen.

Het is onze opvatting dat deze discussie op zichzelf losstaat van de Transportongevallenraad en dat we deze discussie ten principale met de minister van Justitie zouden moeten voeren. Het gaat hier om strafrechtelijk onderzoek, waarbij je in wezen de vraag moet stellen of, als in bepaalde situaties of sectoren tuchtrecht daarvoor in de plaats komt, dit wenselijk is en op basis van welke criteria je dit doet. Ik vind dat daar een wat meer principiële discussie op zijn plaats is. Ik vind het eigenlijk niet terecht dat wij hier met de minister van Verkeer van Waterstaat erover zouden kunnen beslissen dat in deze sector tuchtrecht zou kunnen, terwijl er in een andere sector, via het openbaar ministerie, een normaal strafrechtelijk traject plaatsvindt.

Van Gijzel

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Om misschien een misverstand in de discussie op te helderen, wil ik op het volgende wijzen. Ik denk niet dat de stelling juist is dat tuchtrecht in de plaats van strafrecht komt. In tal van sectoren is er een tuchtrecht voor beroepsgroepen, terwijl daarnaast de strafrechter volledige bevoegdheid houdt om een oordeel te kunnen geven over bepaalde feiten. Ik zeg niet dat het niet goed is er met de minister van Justitie over te praten, maar de stelling "tuchtrecht komt in de plaats van strafrecht" kan de heer Van Gijzel, zo denk ik, niet staande houden.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Er is met betrekking tot tuchtrecht geen eenduidigheid over hoe je daarmee om zou moeten gaan. In een aantal gevallen komt het gewoon in de plaats van een normale strafrechtelijke procedure, met dien verstande dat wanneer er ongevallen hebben plaatsgevonden of onzorgvuldigheden die mogelijk hadden kunnen leiden tot een ongeval, daar dan sancties tegenover staan, die weliswaar niet via de normale strafrechtelijke procedure hun werking hebben, maar wel leiden tot een bijstelling en in wezen toch tot een soort strafvordering ten opzichte van de veroorzaker.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voor de duidelijkheid: in een bepaald geval kan natuurlijk sprake zijn van tuchtrechtelijke afdoening, zonder dat daarop strafrechtelijke afdoening volgt. U stelt het echter wat breder, door te zeggen dat tuchtrecht het strafrecht vervangt. Dat is echter niet zo.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Wat we in meer principiële zin met de minister van Justitie moeten bespreken, is het punt van grotere eenduidigheid daarover. In welke situaties is sprake van tuchtrecht of normale strafrechtelijke procedures, met het openbaar ministerie, en op basis van welke criteria gebeurt dat nu eigenlijk? Waarom in de medische sector zus en in de scheep- en luchtvaart zo? Omdat de sectoren dat zelf willen? Ik vind dat niet afdoende.

Naar aanleiding van de artikelen 68 en 69 en mijn ervaringen met de Bijlmerramp zet ik forse vraagtekens bij de wijze waarop aan dat eerste

artikel invulling wordt gegeven. Mijn ervaring is dat er te weinig heldere afspraken zijn bij het bepalen van de schuldvraag, waardoor het openbaar ministerie in de praktijk te veel leunt op in dit geval de Raad voor de luchtvaart, terwijl daarvoor geen basis aanwezig is. Wij hebben daarover met elkaar gesproken. Het openbaar ministerie wacht op een aanklacht van de Raad voor de luchtvaart, terwijl die raad zegt dat niet te doen, omdat hij geacht wordt strafbare feiten te melden. Ik vind dat op dit punt over en weer veel meer duidelijkheid moet komen. In de praktijk zal dat ertoe moeten leiden dat het openbaar ministerie wanneer daarvoor reden is, een volledig zelfstandig onderzoek moet laten plaatsvinden. Dat gebeurt in de praktijk niet. Deze wet regelt dat niet. Ik weet dat de Raad voor de luchtvaart het buitengewoon vervelend vond allerlei dingen aangeleund te krijgen die niet op zijn weg lagen. De heren Van Waning en Blaauw hebben iets gezegd over oorzaak- en veiligheidsvinding, in relatie tot de strafrechtelijke poot; ik vind dat een punt van nadere beschouwing.

Voorzitter! Transport is grensoverschrijdend. Daarom zouden alle Europese lidstaten ertoe verplicht moeten worden ernstige ongevallen door een onafhankelijke instantie te laten onderzoeken. Nu geldt die verplichting eigenlijk alleen voor de luchtvaart, wat mondiaal is geregeld. Kan de minister dit punt naar voren brengen in de Europese Raad van ministers van verkeer? Voorzover andere landen al een dergelijke instelling hebben, is het wenselijk samen te werken om te kijken of wij elkaars knowhow kunnen gebruiken en elkaar kunnen stimuleren. Het zou overigens een goede gedachte zijn om eens te kijken of wij kunnen komen tot één transport-veiligheidsraad voor de Benelux.

Voorzitter! Het zal u niet verbazen dat de PvdA-fractie deze wet in hoofdlijnen steunt. Rest mij alleen nog de straks in te stellen raad veel succes toe te wensen bij zijn werk, omdat op het gebied van veiligheid nog veel te bereiken valt.

De heer **Van Waning** (D66): U verwees naar mijn amendement op stuk nr. 14, waarin wordt voorgesteld het verschoningsrecht op civielrechtelijk gebied gelijk te stellen aan dat op strafrechtelijk gebied. U wilt een

principiële discussie voeren over het tuchtrecht. Vindt u dat, vooruitlopend daarop, het tuchtrecht, dat bijna 150 jaar goed heeft gewerkt voor de zeescheepvaart, kan vervallen? Gaat u daarmee niet voorbij aan de kritiek van de Raad van State in dezen? Gaat u verder niet voorbij aan dat wat is geregeld in de Wet beroep individuele gezondheidszorg van 1993, de Wet op de uitoefening van diergeneeskunde van 1994 en de Loodswet van 1988? Verder noem ik het militaire straf- en tuchtrecht, waar men tien jaar geleden het tuchtrecht verminderde, maar het bij de herziening weer invoert. Met andere woorden: als u een principiële debat wilt voeren over het tuchtrecht, wat overigens nooit kwaad kan, moet u logischerwijze wachten met het opheffen van het bestaande tuchtrecht, waarmee iedereen gelukkig is.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik weet wat uw opvatting daarover is, namelijk dat het tuchtrecht gehandhaafd zou moeten worden. Ik ben nog niet zover en anderen ook niet, dacht ik. Er is een uitvoerige schriftelijke gedachteswisseling geweest. Ik heb de opvatting van de fractie van de PvdA neergelegd. Wij spreken hier over ongevallen en over de schuldvraag die daarbij in het geding is. Ik vind dat als burgers, in wat voor situatie dan ook, te maken krijgen met een schuldvraag, het uitgangspunt moet zijn dat iedereen in een gelijke situatie gelijk behandeld wordt. Je zou, met dat als uitgangspunt, natuurlijk nog wel kunnen kijken hoe je dat in bepaalde situaties vorm kunt geven. Ik vind het te gemakkelijk om te roepen: wij hebben het 150 jaar zo gedaan en daarom moet het maar zo blijven. Daarmee verliest men namelijk uit het oog hoe het in andere sectoren is geregeld. Ik ben dus nog lang niet zover.

□

Minister **Jorritsma-Lebbink**:

Mijnheer de voorzitter! Ik ben blij dat wij vandaag kunnen spreken over dit wetsvoorstel. Dat werd ook wel tijd, al was het maar omdat er nu ruim een jaar zit tussen het beëindigen van de werkzaamheden door de Raad voor de verkeersveiligheid en de TOR, zoals ik die maar blijf noemen. Het is zeker zo dat de werkzaamheden voor een flink deel

Jorritsma-Lebbink

verschillend zijn, maar dit wetsvoorstel is niet voor niets ingediend. Het is verleden jaar april ingediend en daarom wordt het tijd dat wij daar voortgang mee maken. Ik kan natuurlijk geen garanties geven over het tijdstip waarop het in het Staatsblad zal komen, want nadat het hier is behandeld, moet het nog in de Eerste Kamer worden behandeld en zoals u weet, heb ik die niet aan een lijntje.

De heer **Biesheuvel** (CDA): Ons wel dan?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ook niet, want anders had ik hier al eerder gestaan.

Ik ben wel blij dat wij er vandaag over spreken. Ik was nooit een heel groot voorstander van deze raad – de heer Blaauw heeft dat terecht gesteld – maar toen wij door een meerderheid van de Kamer daartoe werden opgeroepen, heb ik gedacht: als je het dan wilt, moet je het goed doen en zorgen dat die raad iets voorstelt en dat die werkelijk integraal zijn werk kan doen en zodanig kan werken dat het samenvoegen van de verschillende ongevalsonderzoeksraden leidt tot een meerwaarde. Dat was de reden waarom wij RAND gevraagd hebben om ons daarover te adviseren en te zorgen dat daar ook inhoudelijk goede zaken bij kwamen. Ik denk dat het wetsvoorstel zoals het hier nu ligt, de toets der kritiek kan doorstaan en zal leiden tot meerwaarde. Dat betekent wel dat het van belang is dat alle transportsectoren eronder komen te vallen. Ik heb het gevoel dat die mening in deze Kamer volstrekt wordt gedeeld.

Wij moeten dus afraken van wat wij nu hebben: de Raad voor de luchtvaart, de Raad voor de scheepvaart, die de zeescheepvaart dekt, de commissie Binnenvaart-rampenwet, die de binnenvaart behartigt, en de Spoorweg-ongevallenraad die zich bemoeit met het spoorvervoer. Alles wordt in één instantie ondergebracht en de nieuwe raad krijgt ook tot taak ongevallen in het wegverkeer te onderzoeken. De bestaande colleges zullen uiteindelijk worden opgeheven.

Het instellen van één Transportongevallenraad, die de verschillende modaliteiten van het transport bestrijkt, zal een aantal voordelen met zich meebrengen. Ik heb ze al

een aantal malen in de stukken genoemd. Te vermelden zijn daarbij vooral de gebundelde aandacht voor het aspect veiligheid voor het gehele verkeers- en vervoersstelsel, de synergie tussen de specifieke deskundigheden voor de verschillende verkeerssectoren, een betere inzet van specialistische, ook intermodale kennis, bijvoorbeeld omtrent onderzoeksmethoden en het gedrag in het verkeer, het vergroten van het prestige van de aanbevelingen, de harmonisatie van de presentatie van de aanbevelingen, een uniforme informatiestrategie en schaalvoordelen wat betreft het ondersteunend apparaat en de huisvesting. Een heel belangrijk element van het wetsvoorstel is voorts de onafhankelijkheid van het onderzoek.

De Transportongevallenraad zal een zelfstandig bestuursorgaan zijn, met een eigen rechtspersoonlijkheid. Ik verbaas mij dan ook een beetje over de opmerking van de heer Blaauw, die zich afvraagt of die raad wel onafhankelijk genoeg zal zijn. Ik ken in dit land niets onafhankelijker van de overheid dan een ZBO, tenzij hij de minister niet meer verantwoordelijk wil doen zijn voor bijvoorbeeld het veiligheidsdeel. Maar dat kan natuurlijk niet. Het moet in dit geval een ZBO zijn. Een agency zou te weinig onafhankelijk zijn. Het feit dat de minister bepaalt wat de financiële armslag van de raad is en een aantal benoemingen doet, zegt natuurlijk niets over het onafhankelijke onderzoek. Dat wordt immers bij wet geregeld en daar is die raad ook volstrekt onafhankelijk in. Als er klachten zouden zijn over het budget, dan is er altijd nog de Kamer. Een minister wordt gecontroleerd door het parlement. De Kamer heeft dus altijd mogelijkheden om desgewenst correcties aan te brengen.

De raad zal dus ook op geen enkele wijze hiërarchisch ondergeschikt zijn aan de regering. Hij zal daarnaast ook helemaal onafhankelijk zijn ten opzichte van de belanghebbenden in het maatschappelijk veld. Ik verwijs naar mijn reactie op de opmerkingen van de heer Poppe. Er komen geen vertegenwoordigers van het veld in de raad, er komen deskundigheden in de raad. Als er een ongeval gebeurd is, dan zal de kamer die het aangaat ongetwijfeld deskundigheden die zij zelf niet heeft binnenboord halen en zal zij ook mensen horen die erbij betrokken

zijn geweest. Of het nu gaat om reizigers met specifieke kennis over consumentengedrag, om werknemers met kennis over de veiligheid van het werk in dat bedrijf of om de werkgever die van mening is dat zijn personeel zich slecht heeft gedragen, al dat soort hoorzittingen zal natuurlijk plaatsvinden bij bepaalde ongevallen.

Wij zetten dus geen vertegenwoordigers van organisaties in de raad, maar wij zoeken mensen met een behoorlijke deskundigheid op een bepaald terrein. In heel veel gevallen zullen dat waarschijnlijk wel oud-werknemers van een bedrijf in de sector zijn. Dat zou best eens kunnen. Ik ken namelijk heel weinig directeurs van bedrijven die dat soort specialistische deskundigheid in huis hebben. Het zullen soms ook mensen zijn die nog werkzaam zijn bij een bedrijf. Met hen moet je de afspraak maken dat zij zich niet bemoeien met een onderzoek als het ook maar enige relatie met zo'n bedrijf heeft. Ik noem bijvoorbeeld de spoorwegen. Wij hebben natuurlijk altijd het probleem dat er in feite maar één bedrijf is dat die deskundigheid in huis heeft. Dan moet je zoeken naar deskundigen die de kennis wel in huis hebben maar die geen werknemer bij de spoorwegen meer zijn. Ik zie aan de reactie in de Kamer dat men nu weet wat de dieper liggende gedachte achter de toekomst is.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik begrijp nu waarom er marktwerking moest komen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb naar u geluisterd, maar u snapt het nog niet helemaal. Maar dat komt nog wel.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! Ik kan het mij nauwelijks voorstellen, maar ik heb mij zojuist misschien wat ongelukkig uitgedrukt toen ik sprak over de werknemershoek en de gebruikershoek. Daarbij had ik het natuurlijk over deskundigen. Er komen deskundigen uit de sector. Ik heb gezegd dat de groep van deskundigen evenwichtig moet worden samengesteld. Er moeten dus ook deskundigen van buiten de sector worden aangetrokken, bijvoorbeeld uit de wetenschaps-wereld.

Jorritsma-Lebbink

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat weet ik niet.

De heer **Poppe** (SP): Dat is mijn mening. Daarbij heb ik deskundigheid vanuit de personele hoek genoemd: de uitvoerders van de veiligheidsvoorschriften en de gebruikers die ook met de veiligheidsvoorschriften te maken hebben. Daarbij denk ik aan vluchtluiken, wat te doen bij een dreigende ramp, enzovoorts. Welke voorschriften krijgen de gebruikers, de passagiers? Bij hen kan ook een grote deskundigheid bestaan. Mensen uit die hoek, met die deskundigheid, zouden in de raad moeten zitten op basis van hun deskundigheid met betrekking tot de uitvoering.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik geloof dat ik snap wat de heer Poppe bedoelt, maar ik ben het niet met hem eens. Hij vergelijkt het met de faunabeheereenheden waarbij de minister van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij mensen heeft aangewezen. Dat is echter een personele samenstelling van een eenheid en daar hebben wij het hier niet over. Het is logisch dat je alle betrokkenen daarin zet, maar dat heeft niets met onafhankelijkheid te maken. Het heeft op zich ook nog niet eens alleen met deskundigheid te maken; het heeft veel meer met belangen uit de verschillende sectoren te maken.

Ik pretendeer niet dat ik zelf kan beslissen welke deskundigheid echt nodig is. Ik zou zo graag willen dat de raad zelf voorstellen op dat punt doet, zodat wij dan ook werkelijk deskundigen kunnen benoemen. Nogmaals, het is mogelijk dat er een reiziger bij zit. Beter gezegd: als het gaat over railvervoer, dan zullen veel leden van de raad ongetwijfeld zelf zeer deskundig zijn op het gebied van consumentengedrag, aangezien heel veel mensen in dit land gelukkig met de trein reizen. Het kan echter niet een vertegenwoordiger van Rover zijn, om het zo maar te zeggen. Er komen immers geen vertegenwoordigers in die raad; die wil ik er ook niet in. Dat zou namelijk precies het tegenovergestelde zijn van het organiseren van iets onafhankelijks. Als mensen gevraagd wordt om in de raad te gaan zitten, is dat op basis van persoonlijke deskundigheid en niet omdat zij lid zijn van een politieke partij of een belangenbehartigingsvereniging.

Vertrouw er nou maar op – men kan dat straks trouwens allemaal zien – dat wij zullen zoeken naar de beste deskundigheid op alle terreinen die nodig zijn om goed ongevallen- en incidentenonderzoek te kunnen doen.

De heer **Poppe** (SP): Wat dat betreft mag er geen misverstand zijn en ben ik het met de minister eens: ik heb het over deskundigheid. Ik geef echter een voorbeeld: de raad komt na een incident of een ongeval tot een aantal wijzigingen van veiligheidsvoorschriften, maar die moeten in de dagelijkse praktijk wel uitvoerbaar zijn en uitgevoerd kunnen worden. In de groep van de uitvoerders zijn er zeker mensen die in de loop der jaren speciale kennis hebben opgedaan en weten dat bepaalde richtlijnen prachtig klinken, maar in de praktijk moeilijk uit te voeren zijn. Die kennis kan direct bij het tot stand komen van de veiligheidsvoorschriften gebruikt worden en niet na een paar jaar, wanneer het weer fout gegaan is. Dat is wat ik bedoel en dat geldt voor gebruikers en werknemers. Daar is deskundigheid en dan gaat het niet om vertegenwoordigers, maar om de vraag aan die groepen of zij deskundigen hebben; zo ja, dan kunnen die deskundigen vanwege de evenwichtige samenstelling in de raad.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: In de raad komen deskundigen op alle terreinen die nodig zijn om goed ongevalsexonderzoek te kunnen doen en om op basis daarvan aanbevelingen te kunnen doen. Daar gaat het toch om? Dat is toch de kern van het werk? U creëert een soort tegenstelling tussen ons, maar wij zijn het er toch over eens dat er geen vertegenwoordigers van belangenorganisaties in de raad komen? Waar zeurt u dan nog over?

De heer **Poppe** (SP): Dan heeft de minister niet goed geluisterd. Deskundigen uit de sector...

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb al gezegd dat die deskundigen erin komen, mijnheer Poppe. U luistert niet naar mij.

De heer **Poppe** (SP): Maar mevrouw de minister, laten wij dan helder en duidelijk zijn. U zegt nu dat er deskundigen uit de sector komen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Uit sectoren, ja.

De heer **Poppe** (SP): En er wordt ook gezocht naar deskundigen onder het personeel – ik zal maar zeggen: de uitvoerders – en de gebruikers.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, er wordt geen deskundigheid op het terrein van het personeelsbeleid gezocht.

De heer **Poppe** (SP): Dan krijgen wij weer alleen kantoortypes. Daar hebben wij niets aan.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Luister nou even. In een aantal technische en wetenschappelijke sectoren wordt gezocht naar deskundigheid op het terrein van ongevalsonderzoek en natuurlijk ook naar deskundigheid over het maken van aanbevelingen die vervolgens uitvoerbaar zijn. Als het gaat om heel specialistische dingen waarover niet altijd deskundigheid in een kamer aanwezig is, is die kamer geen groep mensen die op de 25ste verdieping van een gebouw met gesloten deurtjes zit; zij zal dan deskundigheid binnenhalen. Bovendien worden daar geen richtlijnen vastgesteld, maar worden daar aanbevelingen aan de minister gedaan. De minister heeft toevallig ook nog een heleboel mensen die zeer regelmatig praten met mensen in het veld om te zien of er uitvoerbare aanbevelingen of regelingen kunnen worden gemaakt. Voor de spoorwegveiligheid ben ik bijvoorbeeld zelf verantwoordelijk. Ik heb zelf een club binnen het ministerie die verantwoordelijk is voor het toezicht op het spoor en de spoorwegveiligheid. Ik snap dus absoluut niet...

De heer **Poppe** (SP): Ik snap er evenmin iets van.

De **voorzitter**: Het spreken om beurten werkt altijd het beste; soms is het ook goed als geen van beiden spreken. Ik geef de heer Poppe nu voor het laatst het woord in dit interruptiedebat en dan moet het verder maar in de tweede termijn, want de toegevoegde waarde van dit interruptiedebat begint zo langzamerhand te dalen.

De heer **Poppe** (SP): De minister heeft aangegeven dat ook zij een verantwoordelijkheid heeft en dat zij

Jorritsma-Lebbink

ook de door mij bedoelde deskundigen zal horen. Ik vraag haar wat er dan tegen is om vanwege de evenwichtigheid van de raad die mensen daaraan toe te voegen.

De **voorzitter**: Nu is het woord aan de minister, voor de laatste maal op dit punt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik vind dit buitengewoon interessant, maar de heer Poppe moet mij eerst maar eens aangeven wat er nu onevenwichtig is. Er komen geen vertegenwoordigers van belangen in de raad; er komt een zo breed mogelijke deskundigheid in de raad en dat zullen wij evenwichtig doen. Daar zult u het voorlopig mee moeten doen.

Voorzitter! Het onderzoek van de Transportongevallenraad zal ook helemaal gescheiden zijn van het onderzoek dat wordt gevoerd met het oog op de mogelijke oplegging van sancties. De heer Van Gijzel is daar naar aanleiding van de artikelen 68 en 69 op ingegaan, mede naar aanleiding van de ervaringen rond de Bijlmerramp. Op zich doet die trend zich ook internationaal voor. Bij de totstandkoming van de Luchtvaartongevallenwet hebben wij ook in die sector de taak van de Raad voor de luchtvaart al teruggebracht tot het onderzoek naar de oorzaken van het ongeval sec. U heeft wel gelijk dat er af en toe wat spanningen kunnen optreden tussen het werk dat de Raad voor de luchtvaart tot nu toe doet, en straks de Transportongevallenraad, en de justitiële kant. Die verwarring wordt soms ook wel eens in dit huis geschapen doordat men opmerkingen maakt over het onderzoek dat de Raad voor de luchtvaart doet of door de conclusies die men trekt, terwijl je eigenlijk zou verwachten dat het dingen zijn die je pas in een strafrechtelijk onderzoek doet. Wij moeten daar zelf ook heel helder over zijn. Die twee dingen moeten wij uit elkaar houden.

Ik ben het wel met u eens – en daar zijn wij ook over in gesprek – dat het OM, als daar aanleiding toe is, tijdig een strafrechtelijk onderzoek start. Soms kan dat doordat de Raad voor de luchtvaart dingen meldt. Dat kan gebeuren voordat het onderzoek plaatsvindt, namelijk als men het vermoeden heeft dat een misdrijf of een zware overtreding heeft plaatsgevonden of als er getuigen

zijn. Soms ziet het OM daar ook geen reden toe. In het geval van de Bijlmerramp is bekend dat het OM later nog een aantal onderzoeken heeft gedaan, nadat er signalen waren gekomen van mensen. Wij moeten ervoor oppassen, dat maakt het ook lastig en daarom moet er nog eens echt heel goed over gesproken worden, dat de TOR, of nu nog de Raad voor de luchtvaart, niet via de achterdeur dingen gaat doen die te maken hebben met de strafrechtelijke kant.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Daar ben ik ook een groot tegenstander van. Juist om dat te voorkomen, moeten wij daar goede afspraken over maken. Wat bij de Bijlmerramp in wezen verkeerd ging, was dat er geen strafrechtelijk onderzoek plaatsvond. Na een eerste verkenning is men daarmee gestopt en heeft men gezegd dat men wel op signalen vanuit de Raad voor de luchtvaart wachtte. Dat kon nooit de opzet zijn, want de Raad voor de luchtvaart, ook al zou die tegen strafrechtelijke feiten opgelopen zijn, kan niet verplicht worden om die te melden bij het openbaar ministerie.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Zij hebben inderdaad eerst een verkennend onderzoek gedaan en zijn toen tot de conclusie gekomen dat zij geen aanleiding zagen voor dat vervolgonderzoek. Daarna heeft de Raad voor de luchtvaart ook niets aangetroffen, althans eerst niet. Later heeft men wel dingen doorgegeven aan het OM naar aanleiding van een aantal onduidelijkheden in de vrachtbrieven, sterker nog dat heb ik zelf gedaan. Als de Raad voor de luchtvaart geen dingen tegenkomt die leiden tot een probleem, dan zal hij dat niet doorgeven. Als het OM aan het begin tot zo'n conclusie komt, dan hebben wij dat maar te respecteren.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat ben ik met u eens. Als de Raad voor de luchtvaart dit soort feiten vindt, dan ligt het niet primair op de weg van de Raad voor de luchtvaart om dat te melden bij het OM. Dat is mijn stelling. Volgens mij zit hier wel de crux.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Als er gesjoemeld zou zijn met papieren of als men had geconstateerd dat er valsheid in geschrifte was gepleegd,

dan zou men dat door moeten geven. Want de enige die dat kan constateren, is de enige die de papieren heeft, te weten de Raad voor de luchtvaart.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het openbaar ministerie kan die papieren net zo goed vorderen. Hier zit wel precies het probleem, want de Raad voor de luchtvaart of de Transportongevallenraad probeert dadelijk alles boven tafel te krijgen om de veiligheid te bevorderen. Dat was het punt van de heer Van Waning en de heer Blaauw. Dat betekent dat sommigen zich dus in een strafrechtelijke positie kunnen manoeuvreren door getuigenis te doen. Als vervolgens diezelfde raad aan het openbaar ministerie kan melden: luister eens, er is er eentje bij mij geweest of ik heb papieren gezien...

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, dat kan dus niet. U moet de dingen niet door elkaar halen. Getuigenverklaringen mogen niet gebruikt worden voor strafrechtelijk onderzoek, terecht niet. Ik ben het overigens wel eens met het amendement, maar daar kom ik dadelijk nog op terug. Dat mag ook niet voor civielrechtelijke zaken, want dan heb je precies hetzelfde gevolg. Dan zou men ook zijn mond niet opendoen. Maar als uit enig feitenonderzoek misdrijven naar boven komen, moet men dat wel melden. Als er valsheid in geschrifte wordt geconstateerd in de vrachtbrieven of in nota's die niet aangeleverd zijn door derden, die gewoon bij het onderzoek horen en die worden gevorderd, dan moet dat wel degelijk gemeld worden.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik heb hier uitvoerig met de vertegenwoordigers van de Raad voor de luchtvaart over gesproken en hun stellingname – en daar had ik wel begrip voor – is dat ook voor documenten geldt dat die niet overgelegd zullen worden, anders dan voorgeschreven volgens ICAO-regels, wanneer die bezwaard kunnen zijn voor degene die ze zelf overlegt. Dan zullen zij dat dus niet doen en dat kan het vinden van de oorzaak negatief beïnvloeden. Daarom zien zij af van een verdere doorsluiting van ook dat soort dingen naar het OM.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is

Jorritsma-Lebbink

ook de reden waarom ik vind dat er nadere regels moeten worden afgesproken tussen de TOR en het openbaar ministerie. Ik vind niet dat het OM in alle gevallen een afzonderlijk onderzoek moet doen. Als daar geen reden voor is, hoeft dat niet. Als er tijdens een onderzoek nieuwe feiten naar voren komen, moet het wel mogelijk zijn dat het OM communiceert met de Transportongevallenraad. Als dat niet kan, kan men niet achter bepaalde feiten komen, omdat men niet over het daarvoor benodigde materiaal beschikt. Ik vind het eerlijk gezegd ook veel te ver gaan om te bepalen dat het OM alle ongevallen diepgaand moet onderzoeken, ook als er geen enkele verdenking bestaat dat er een misdrijf of overtreding is begaan. Er moet een vorm worden gevonden waarin alle dingen die wij in de wet willen garanderen, goed geregeld zijn, namelijk dat het onderzoek strikt onafhankelijk is en dat een getuigenis voor de nieuwe raad niet in een strafrechtelijk of civielrechtelijk onderzoek mag worden gebruikt tegen degene die de getuigenis heeft afgelegd. Als die dingen niet strikt geregeld zijn, komen de mensen niet meer met hun verhaal.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik geloof dat wij het redelijk met elkaar eens zijn dat het goed in wetgeving moet worden neergelegd. Mijn ervaring is dat de raad in te veel gevallen door het openbaar ministerie wordt gebruikt als een soort tussenschot onder het motto: zolang zij niets melden, hebben wij geen enkele verantwoordelijkheid.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De uitspraak dat dit te veel gebeurt, vind ik iets te ver gaan. U moet zich realiseren dat ten tijde van het Bijlmerongeval de nieuwe wet nog niet eens van kracht was. Het onderzoek begon op het moment dat de Luchtvaartongevallenwet nog niet eens in het Staatsblad stond. Daardoor was de positie van het bureau voor onderzoek anders dan wij bij de Luchtvaartongevallenwet hadden geregeld. Ik heb daarna niet meer van grote problemen op dit stuk gehoord. Ik vind wel dat er een oplossing gezocht moet worden.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): In artikel 68 staat dat het kan. Misschien is het handig als u nog eens aangeeft hoe

u voornemens bent dat te gaan doen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat lijkt mij prima als wij aan de invulling toe zijn. Dat kan pas als de raad aan het werk gaat en erover heeft gesproken met het OM. Het lijkt mij een zaak die voor de raad interessant genoeg is om zelf ook eens te bespreken, met name op basis van ervaringen van de Raad voor de luchtvaart. Ik weet niet of het bij de Spoorwegongevallenraad ook wel eens aan de orde is geweest.

De heer **Van Waning** (D66): Voorzitter! Dit is een heel principieel punt, waarop ook veel kritiek is geleverd, omdat betwijfeld wordt of zo'n zogenaamd kleurloos onderzoek wel mogelijk is. De zittingen van de Spoorwegongevallenraad zijn openbaar. De voorzitter van deze raad pleegt al in het stadium van vooronderzoek nauw overleg met het OM over de vraag of het een zaak voor het OM is of puur een zaak voor de Spoorwegongevallenraad. De Raad voor de luchtvaart opereert ook openbaar. Echter, met dit voorstel van wet wordt beoogd dat het onderzoek van de betrokken kamer van de Transportongevallenraad besloten is en dat de getuigenissen daar niet mogen worden gebruikt voor civielrechtelijke of strafrechtelijke procedures of, als onze motie wordt aangenomen, voor tuchtrechtelijke procedures. De minister ging volgens mij iets te ver toen zij zei dat er nadere afspraken moeten worden gemaakt voor het geval dat er feiten in het besloten onderzoek naar voren komen die nuttig zijn voor de andere procedures. Dat die mogelijkheid in het wetsvoorstel is uitgesloten, is juist een punt van veel kritiek. In de scheepvaart bijvoorbeeld is 85% van de ongevallen te wijten aan persoonlijk falen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik zou zeggen dat het OM in dat soort gevallen alle redenen heeft om er onderzoek naar te doen, zeker in het geval dat het tuchtrecht er niet meer zou zijn, maar natuurlijk ook als het tuchtrecht nog wel bestaat. Op dat moment is er immers sprake van een overtreding of misdrijf.

De heer **Van Waning** (D66): Het OM of de tuchtrechter kan wat doen op basis van het openbare rapport van de raad en een eventuele openbare

zitting van de kamer. Dat kan niet op basis van het geheime vooronderzoek van de kamer.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het lastige is dat de heren Van Gijzel en Biesheuvel en ik op dit stuk een voorsprong op u hebben, omdat wij destijds hebben meegewerkt aan het instellen van de Raad voor de luchtvaart. Het belangrijkste is dat mensen zich in een ongevals-onderzoek volledig vrij voelen om alles wat zij weten of hebben gehoord door te geven, zonder dat dit ertoe leidt dat zij zichzelf in staat van beschuldiging stellen. Het maakt dan niet uit of het gaat om mensen die aan boord van een vliegtuig of een schip waren, of om mensen die walradar bedienden of zich als loods aan boord bevonden. Dat is een zeer belangrijk gegeven. Wat wij voor de luchtvaart hebben geregeld, vind ik ook van groot belang voor de andere sectoren. Als je tuchtrecht en ongevals-onderzoek combineert, zoals dat in de zeescheepvaart het geval is, gebeurt dat niet. Daar is er geen sprake van dat mensen vrij zijn van het tuchtrecht op het moment dat zij getuige zijn bij een onderzoek. Wij zijn het er inmiddels over eens dat geen sprake moet zijn van een combinatie. Ongevals-onderzoek en rechtspraak moeten absoluut uit elkaar worden gehaald of het nu tuchtrecht, strafrecht of beide is. Het is ook niet zo dat straks het OM pas aan het werk kan gaan als de TOR heeft gerapporteerd. Als er bij een ongeval voor het OM redenen zijn om aan te nemen dat strafrechtelijke feiten zijn gepleegd, dan doet het OM zelfstandig onderzoek. In een sfeer van informatie-uitwisseling over bepaalde zaken kan met de raad een gesprek worden aangegaan. Men kan nooit getuigenverklaringen benutten die door de raad zijn gedaan.

De heer **Van Waning** (D66): Het OM moet dan op basis van eigen registratie en vooronderzoek bepalen dat het het onderzoek wil doorzetten. Het gebeurt niet op basis van het besloten onderzoek van de kamer van de TOR. Er is overigens wel sprake van een innerlijke tegenstrijdigheid in dezen. Via mijn amendement op stuk nr. 14 draag ik daaraan bij. Voor het besloten onderzoek door de kamer voeren wij toch het verschoningsrecht in, plus het erbij halen van de raadsman.

Jorritsma-Lebbink

Minister **Jorritsma-Lebbink**: U draagt er niet aan bij. Ik ben het eens met de heer Van Waning dat een getuige die deelneemt aan het ongevalsoorzakenonderzoek, ook civielrechtelijk beschermd moet worden. Uit de verklaringen die hij geeft ten behoeve van het ongevals-onderzoek, mogen geen conclusies worden getrokken die in zijn nadeel werken. Anders zullen dat soort mensen nooit meer dat soort verklaringen afgeven.

De heer **Van Waning** (D66): Ik bedoel met innerlijke tegenstrijdigheid enerzijds het besloten onderzoek door de kamer van de TOR – het mag nooit strafrechtelijk of civielrechtelijk worden gebruikt – en anderzijds het hiermee rekening houden door getuigen en/of betrokkenen in het besloten onderzoek van de kamer verschooningsrecht te geven en de mogelijkheid van begeleiding door een raadsman.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wat er nu staat, is precies wat wordt bedoeld. Ik erken dat wat wij hadden opgeschreven iets minder helder was. Het amendement maakt het wat duidelijker. Het verschil tussen strafgedingen en civiele gedingen wat het verschooningsrecht betreft, was in onze formulering wat minder gelukkig.

De heer **Van Waning** (D66): De minister benadrukt dat het onderzoek naar de oorzaken geheel kleurloos moet zijn. Het gaat niet om verwijtbaarheid of schuldvraag. Dat is de meest cruciale kritiek.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat snap ik niet.

De heer **Van Waning** (D66): Als je onderzoek doet naar oorzaken van scheepsongevallen – in 85% is sprake van persoonlijke fouten – kun je nooit om het openbare rapport van de TOR heen. Daarin staat een evaluatie van de oorzaken: er worden geen namen genoemd en er worden geen initialen gebruikt. Er staat luid en duidelijk dat de kapitein bijvoorbeeld beter had moeten uitkijken. Voor het OM of de tuchtrechter is het een kleine moeite om deze als getuige te laten komen. Ik heb het ook over iemand die zich civielrechtelijk benadeeld voelt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat dus niet. Het rapport van de raad mag men niet gebruiken, maar er kunnen wel dingen gebeuren. Er is geen sprake van een geheime uitkomst. De aanbevelingen zijn natuurlijk openbaar. Overigens geldt dit niet alleen bij de scheepvaart. Het geldt bij de luchtvaart net zo goed. Als daar door menselijk falen...

De heer **Van Waning** (D66): Het hele rapport is openbaar.

De **voorzitter**: Ik wil even tussen beide komen. Het gaat wanordelijk. Het lijkt aardig, maar het is niet goed. Het absolute minimum is dat wij elkaar laten uitpraten. Dat is het makkelijkste als wij het kort houden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Als een schip slecht is onderhouden, waardoor het zinkt, kan dit ook aan de reder worden toegeschreven. Uit elk onderzoek kan blijken dat er sprake is geweest van menselijk falen, waarbij aanbevelingen worden gedaan om dit te voorkomen. Ik hoop overigens dat de strafrechter in dergelijke gevallen lang tevoren zijn eigen onderzoek doet en daarmee niet wacht totdat het andere onderzoek volledig is afgerond.

De heer **Van Waning** (D66): In het openbare rapport van de raad, dat verschijnt na het besloten onderzoek van de kamer en de eventuele openbare zitting van de kamer, worden twee aspecten overgenomen, namelijk de analyse en de oorzaaksbevinding van de kamer. Daar 85% te wijten is aan persoonlijke ongevallen in de zeescheepvaart, staat daar, zonder dat zij met namen worden genoemd, dat door de gezagvoerder, de machinist, de reder of wie dan ook fouten zijn gemaakt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is in alle gevallen zo, niet alleen in de zeescheepvaart. Buitengewoon veel ongevallen hebben te maken met menselijk falen. Of er sprake is van verwijtbaar gedrag, is een heel andere kwestie. Die vraag wordt niet beantwoord in het onderzoek.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Maar is het niet...

De **voorzitter**: Ook voor de heer Van Gijzel geldt dat hij even moet

wachten totdat de minister is uitgesproken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het is niet uitzonderlijk dat wij juridische assistentie verlenen. Dat is conform de Algemene wet bestuursrecht.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Artikel 69 zegt iets over de luchtvaart. De gegevens, ontleend aan de cockpit voice recorder, de vluchtreorder, alsmede de transcripten daarvan mogen niet gebruikt worden als bewijs in een rechtsgeding. Geldt dit mutatis mutandis ook voor het rapport van de Transportongevallenraad? Met andere woorden: is een rapport van die raad of een kamer ervan een bewijsstuk in een strafrechtelijke procedure? Ik denk van niet.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik denk het ook niet.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dan is het probleem van de heer Van Waning opgelost. In een strafrechtelijke situatie moet dan opnieuw via het OM de bewijslast boven tafel komen, moeten nieuwe getuigenverhoren plaatsvinden en dan kan die man of vrouw zeggen: ik weet van niks.

De heer **Van Waning** (D66): Wat de heer Van Gijzel zegt, is geïncorporeerd in de nota van wijziging. Daarin staat dat de getuigenissen die zijn afgelegd in een besloten zitting van de kamer, evenmin mogen worden gebruikt als gegevens ontleend aan bijvoorbeeld de cockpit voice recorder. Er is dus in voorzien.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het rapport kan nooit onderdeel uitmaken van een bezwarende verklaring om het zo maar eens te zeggen.

Voorzitter! Dan kom ik tot de naam. Ik heb er absoluut geen zin in daar veel over te zeggen. De TOR, de Transportongevallenraad, is naar mijn gevoel in dit land een redelijk ingevoerd begrip geworden. Als men er iets anders van wil maken, doet men dat maar, als men daarmee maar niet de suggestie wekt die de heer Van Gijzel probeerde te wekken, namelijk dat wij de oude Raad voor de verkeersveiligheid terugkrijgen die beleidsaanbevelingen doet die niet gekoppeld zijn aan ongevallen of incidentenonderzoek. De heer Van

Jorritsma-Lebbink

Gijzel zei met enige emotie in zijn stem: wij hadden het graag wat breder willen hebben. Ik herinner aan "Raad op maat" waarover alle fracties in deze Kamer aanvankelijk zeer strikte opvattingen hadden. Als wij niet oppassen, wordt dat allemaal weer verruimd. Wij hebben afgesproken dat er één Raad voor verkeer en waterstaat is, die voor de strategische beleidsadviezen zorgt. Daarnaast hebben wij een Ongevalse onderzoeksraad die ongevallen en incidenten onderzoekt. Als daartoe aanleiding bestaat, verstrekt deze raad niet alleen aan mij maar ook aan gemeenten, provincies, industrie en particulieren aanbevelingen om de verkeersveiligheid te verbeteren.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Blijkbaar is er sprake van een misverstand. Wat ik heb gezegd, althans wilde zeggen, is dat het wat mij betreft wel wat breder had mogen zijn. Dat is echter niet het geval en met naamsverandering suggereer ik ook niet dat het breder wordt. Het blijft gewoon dezelfde taak, zoals omschreven in het voorgedragde wetsvoorstel. Er komt alleen een andere naam boven.

Voorzitter: Weisglas

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De TOR is geen adviesorgaan van de regering op beleidsterrein. De TOR analyseert oorzaken van ongevallen en doet veiligheidsaanbevelingen. Beleidsadviezen worden gegeven door de Raad voor verkeer en waterstaat; zo is dat geregeld. Ik denk dat de naam "transportveiligheidsraad" een verkeerde indruk zou kunnen wekken. Ik vind het ook geen mooie naam. Als men in Nederland over de TOR spreekt en in het buitenland over een "transport safety board" zit ik daar niet mee. Ik vind dit een non-discussie, maar alle woordvoerders hebben hieraan aandacht besteed. Ik zou zeggen: u zoekt het maar uit, maar ik vind "TOR" mooier. Overigens hoor ik verschillende opvattingen over een nieuwe naam. In elk geval moet de naam de lading dekken.

Ik ben blij dat alle woordvoerders onderschrijven dat ook het onderzoek naar zeescheepvaartongevallen gewoon binnen het geheel van de TOR dient plaats te vinden. Dat is van groot belang. De taak van die raad is ook: ongevalsonderzoek. Het zou heel jammer zijn wanneer de

zeescheepvaart buiten de TOR zou worden gehouden, omdat dan een gedeelte van de voordelen van de beoogde integratie wordt gemist. Ook het feit dat de zeescheepvaart dit zou moeten ontberen, zou ik betreuren.

Ik snap niet waar de kritiek vandaan komt op de deskundigheid binnen de TOR met betrekking tot de zeescheepvaart. Die deskundigheid wordt juist níét minder dan nu in de Raad voor de scheepvaart is ondergebracht. Immers, er komt een aparte scheepvaartkamer en de plaatsvervangende leden daarvan treden op als hun deskundigheid nodig is. Ook het bureau krijgt zeescheepvaartdeskundigen; daarnaast krijgt men een hoop extra wat men nu niet heeft. Ik doel nu op de kennis op andere terreinen die kan bijdragen aan verhoging van de kwaliteit.

Op dit moment combineert de Raad voor de scheepvaart neutraal oorzakenonderzoek en niet-neutrale berechtiging van schuldigen. Voor een adequate benadering van een ongeval door een ongevallenraad vind ik dit zeer ongewenst; gelukkig onderschrijven de woordvoerders deze visie. Voorzitter! Ik herhaal mijn argumenten waarom mijns inziens het tuchtrecht voor de zeescheepvaart niet kan worden gehandhaafd. Ik wijs erop dat in het algemeen voor een handhavingssysteem altijd wordt gekozen voor óf een bestuursrechtelijk óf een staatsrechtelijk óf een privaatrechtelijk systeem, óf een combinatie. Tuchtrecht is echt een uitzondering en dat wordt het steeds meer. Daarvoor kan alleen bij bijzondere omstandigheden worden gekozen. Welnu, ik vind dat in de scheepvaartsector niet echt sprake is van bijzondere omstandigheden.

In alle andere vervoerssectoren bestaat geen tuchtrecht of geen tuchtrecht meer. Wij hebben het een paar jaar geleden voor de luchtvaart afgeschaft. Wat mij betreft bestaat er zeker geen behoefte aan herinvoering van tuchtrecht in deze sectoren. Sterker nog, ik heb het gevoel dat men heel tevreden is over het feit dat dit is afgeschaft.

Tuchtrecht richt zich vooral op de kwaliteit van de uitoefening van een beroep. Eigenlijk valt aan tuchtrecht het best te denken wanneer het gaat om een homogene beroepsgroep. Het kan dan op alle functies binnen die groep slaan. Bij ongevallen in de

zeescheepvaart zijn echter veel mensen met zeer verschillende functies, verantwoordelijkheden en disciplines betrokken, zowel werkzaam op het schip als op de wal. Van een homogene beroepsgroep is helemaal geen sprake. Tuchtrecht is mijns inziens dan ook niet het geschikte handhavingssysteem. De gedragingen die nu onder het tuchtrecht vallen, worden op dit moment bijna helemaal door het strafrecht en het bestuursrecht gedekt, in de Zeevaartbemanningenwet. Voor wat nu nog niet gedekt is, is een wettelijke voorziening in voorbereiding, inhoudende het verbod op het deelnemen aan het scheepvaartverkeer op een zodanige manier dat daardoor personen, zaken of het milieu in gevaar gebracht worden of kunnen worden. Dat verbod wordt dan ook strafrechtelijk gesanctioneerd. Wat mij betreft is dus een extra en apart handhavingssysteem, wat het tuchtrecht is, niet echt nodig.

Iedereen stelt dat een voordeel van tuchtrecht zou zijn dat een beoordeling plaatsvindt door specifiek deskundigen. Dat kan net zo goed gelden voor de strafrechter. Ook hij is gewend te oordelen over overtredingen van normen en over letsel of dood door schuld, ook in beroepssituaties. Daarbij kan hij waar nodig deskundigen van de beroepsgroep inschakelen.

De heer **Blaauw** (VVD): Heeft de minister op haar departement een analyse laten uitvoeren van de scheepsrampen waarbij het OM heeft moeten seponeren, omdat het onvoldoende deskundigheid in huis heeft?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik vind dat heel interessant, maar er bestaat op dit moment tuchtrecht. Naarmate je alles bij één rechterlijke organisatie onderbrengt, wordt de deskundigheid daar groter. Het is denkbaar dat als alles al onder het OM viel, dat niet gebeurt zou zijn.

De heer **Blaauw** (VVD): Interessant is dat juist bij het OM Vlissingen, een gebied waar vrij veel ongelukken gebeuren, vrij veel wordt geseponeerd.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Die situatie verandert dan in de toekomst met tuchtrecht ook niet.

Jorritsma-Lebbink

De heer **Blaauw** (VVD): De Raad voor de scheepvaart bewerkstelligt dan wel eens een correctie achteraf.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! In het kader van het tuchtrecht kan de betrokkene niet tijdens de behandeling van de zaak reageren op de deskundige. De deskundige is de rechter zelf. Bij de straf- en de bestuursrechter kan de betrokkene dat juist wel. Bovendien kan dat vóór de uitspraak, zodat de rechter met die reactie rekening kan houden. Ik vind op zichzelf de rechtsbescherming bij de gewone rechter beter dan bij de tuchtrechter.

Het geheel van zeescheepvaartregelingen is strafrechtelijk, bestuursrechtelijk of tuchtrechtelijk gesanctioneerd. Combinaties zijn er ook. Daardoor is het geheel ondoorzichtig en zijn er problemen in de praktijk. Ik ben nog steeds van mening dat door afschaffing van het tuchtrecht die problemen worden verminderd en de doorzichtigheid wordt vergroot.

Gelet op alle genoemde bezwaren tegen het tuchtrecht in de sector van de zeescheepvaart moeten er wel heel zwaarwegende argumenten zijn om voor de ene vervoerssector wel een tuchtrecht te willen. Nogmaals, ik heb nog steeds niet echt de argumenten gehoord die daartoe zouden moeten leiden.

De heer **Biesheuvel** (CDA): Als u van de Kamer hoort dat onderzoek enerzijds en tuchtrecht anderzijds gescheiden blijft, waarom hamert u er dan zo op dat het voor u niet acceptabel is dat één sector wel onder het tuchtrecht valt?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik zeg dat ik het niks vind. Ik heb de opvatting dat dat niet nodig is. En mocht u uiteindelijk besluiten dat het wel moet, dan is het overigens de vraag hoe we dat dan gaan doen. Daar wil ik natuurlijk best met u over discussiëren. Ik luister graag naar de Kamer. Alleen heb ik tot nu toe – en ook nu weer na de uitwisseling van argumenten die we hebben gehad – geen enkele extra reden gehoord waarom het toch zo belangrijk is dat het blijft bestaan, behalve dan dat de sector dat vindt. Ik denk maar zo, dat wij het tuchtrecht vroeger in allerlei andere sectoren ook kenden, dat het daar na een geweldige discussie desalniettemin is afgeschaft en dat

nu iedereen daar tevreden is. Iets dat 150 jaar bestaan heeft, is niet per saldo goed voor de toekomst.

De heer **Biesheuvel** (CDA): Ik vind uw argumentatie niet zo sterk wanneer u zegt dat we een Transportongevallenraad gaan instellen en van de sectoren die daaraan gaan deelnemen is er een die tuchtrechtspraak heeft. En dat zint u dan niet. Dat vind ik niet zo'n sterk argument.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik dacht dat ik nog ongeveer tien andere argumenten had genoemd.

De heer **Biesheuvel** (CDA): Dat laatste argument had u beter niet kunnen noemen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb het andersom geformuleerd. Voor mij is het de vraag of de zeescheepvaartsector zo'n bijzondere sector is dat je, waar je verder nergens tuchtrechtspraak hebt, je het daar in stand moet houden. Dat is een "andersomredenering". Ik vind dat dus niet, net zomin als ik dat voor een vergelijkbare sector als de binnenvaart vind. Dat is ook niet de vraag die gesteld is. Ik geloof niet dat we van plan zouden moeten zijn om nieuw tuchtrecht in te stellen. Dat lijkt me al helemaal te veel gevraagd.

De heer **Van Waning** (D66): Voorzitter! Niet alleen de sector zelf vraagt hierom, ook de Raad van State noemde dit als een fundamenteel punt van kritiek.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nou, fundamenteel punt van kritiek; de raad heeft er een opmerking over gemaakt.

De heer **Van Waning** (D66): De Raad van State wijst erop dat tuchtrecht niet hetzelfde is als strafrecht, dat het een niet het ander kan overnemen en dat er dus een heel gebied is waarop het tuchtrecht zinvol kan worden gebruikt. U zei dat u mijn argumenten al eerder had gehoord. Dat zal wel, want de argumenten zijn zo langzamerhand wel uitgekauwd. Daarom heb ik de motie ook in de eerste ronde ingediend.

U zegt dat de binnenvaart er niet aan zou willen, maar de voorzitter van de commissie Binnenvaart-rampenwet zou het een goede zaak

vinden als er wel tuchtrecht in die sector werd ingevoerd. In de binnenvaart wordt nu sinds tien jaar met het vaarbewijs gewerkt, dat daarbij ingenomen zou kunnen worden. De voorzitter van die commissie zal dit in de komende twee jaar ook onderzoeken.

Nu zegt u eigenlijk op alle argumenten die naar voren gebracht worden, dat u niets nieuws gehoord heeft.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb ook niets nieuws gehoord en ik blijf dus van mening dat ik het niet nodig vind om het tuchtrecht te laten bestaan. En ik constateer dat u het nog steeds wel nodig vindt. Overigens heb ik niet gezegd dat de binnenvaart geen tuchtrecht zou willen, ik heb alleen gezegd dat de Kamer het gelukkig niet wil. Ik hoop namelijk echt dat wij het tuchtrecht niet ook nog zouden gaan uitbreiden. Dat lijkt mij eerlijk gezegd drie stappen te veel. Sterker nog, ik zou er alles aan willen doen om de Kamer er verder van te overtuigen dat wij het tuchtrecht niet zouden moeten uitbreiden. Maar daar komen wij nog wel uitgebreid op terug bij de herziening van de Schepenwet. Dat zal overigens in de volgende kabinetsperiode zijn, want zoals het er nu naar uitziet, zal dit wetsvoorstel in de loop van volgende maand in de Rijksministerraad – de Antillen en Aruba doen ook mee – aan de orde komen. Vervolgens gaat het naar de Raad van State en daarna komen wij erover te spreken.

De heer **Van Waning** (D66): Voorzitter! Als de motie wordt aangenomen die mijn collega Blaauw en ik hebben ingediend, komt het voorstel tot wijziging van de Schepenwet helemaal niet over een paar maanden naar de Kamer, want dan worden er eerst voorstellen in opgenomen voor een tuchtrecht nieuwe stijl.

En wat de binnenvaart betreft, als op wens van de Tweede Kamer het tuchtrecht behouden blijft en de zeescheepvaart en de binnenvaart in één kamer terecht komen, is het zeer wel mogelijk om het tuchtrecht ook voor de binnenvaart te laten gelden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar nu haalt u weer twee dingen door elkaar. De TOR blijft de TOR en daar komt geen tuchtrecht bij. Als er straks in de TOR een scheepvaart-

Jorritsma-Lebbink

kamer is, dan gaat die over de zeescheepvaart en de binnenvaart. Dat heeft niets met tuchtrecht te maken. Als men in de zeescheepvaart het tuchtrecht wil behouden en als de Kamer dat geregeld wil hebben, dan moet dat in de Schepenwet en dat heeft dus niets met de binnenvaart te maken. Overigens ben ik niet van plan om de wijziging van de Schepenwet op dat laatste te laten wachten, ik peins er niet over! Je zou alleen kunnen zeggen dat je de Raad voor de scheepvaart nog even laat bestaan tot de wijziging voor dat tuchtrecht-deel klaar is. Maar ik ga echt niet wachten met het indienen van het voorstel tot wijziging van de Schepenwet bij de Kamer tot dat onderdeel klaar zal zijn, want ik denk dat er dan wel twintig infractie-procedures zullen worden gestart omdat ik Europese richtlijnen niet waar kan maken. Maar nogmaals, ik hoop nog steeds dat ik de Kamer er in de loop van dit proces van zal kunnen overtuigen dat het niet erg verstandig zou zijn het tuchtrecht te behouden. Dat is ook mijn taak als ik de argumenten van de Kamer niet onderschrijf. Maar vervolgens is een minister natuurlijk wel gehouden de wensen van een meerderheid van de Kamer uit te voeren, zeker als het om wetgeving gaat. Als ik het niet wil, heeft de Kamer natuurlijk het recht om daar zelf initiatieven toe te nemen.

Voorzitter! De voorzitter van de TOR fungeert verder ook nog als beroepsinstantie als het gaat om beslissingen en voorschriften van ambtenaren van de scheepvaart-inspectie. Bij het opheffen van de Raad voor de scheepvaart vervalt die taak. In het voorstel tot wijziging van de Schepenwet wordt de mogelijkheid geopend om tegen besluiten van een ambtenaar van de scheepvaartinspectie administratief beroep aan te tekenen bij de minister van Verkeer en Waterstaat. Op die manier wordt ook de eenheid van beleid van Verkeer en Waterstaat gewaarborgd. Betrokkene heeft in dit soort gevallen na de beslissing op het administratieve beroep recht op een normaal beroep op de rechtbank.

De heer Poppe sprak uitgebreid over de meldingsplicht bij ongevallen in het wegverkeer. Ik ben geen voorstander van een meldingsplicht ten aanzien van ongevallen in het wegverkeer en ik wijs erop dat aan de raad geen taak wordt opgedragen

voor het registreren van ongevallen. Daar is een aparte instantie voor. Van de ongevallen in het wegverkeer worden de gegevens door de politie vastgelegd en aangeleverd aan de hoofdafdeling basisgegevens van Rijkswaterstaat, voorheen de Verkeersongevallenregistratie te Heerlen. De raad krijgt uiteraard volledige toegang tot de daar geregistreerde gegevens. Sterker nog, die zijn heel bepalend voor de werkzaamheden. Als de raad meldingen wil gebruiken als startpunt van een onmiddellijk eigen onderzoek op de plaats van het ongeval, is een meldingsplicht daar geen goed middel voor. Een wettelijke meldingsplicht is een te grote belasting voor de meldingsplichtigen. We hebben er nu al grote moeite mee om ervoor te zorgen dat alles wat gemeld moet worden, ook gemeld wordt. Tevens wordt de raad met een veel te groot aantal meldingen geconfronteerd. Ik kies liever voor een oplossing die minder belastend en tegelijkertijd flexibel is. Deze oplossing bestaat uit het maken van afspraken tussen de raad en organisaties die precies kunnen melden waaraan de raad behoefte heeft in bijvoorbeeld het kader van zijn onderzoeksprogramma.

Ik geef een paar voorbeelden. Misschien wil de raad het ene jaar ongevallen met landbouwverkeer onderzoeken. Er kan dan worden volstaan met bijvoorbeeld meldingen uit Zeeland en Flevoland van de politiekorpsen. Wanneer in een andere periode alle ongevallen op de spoorwegovergangen onderzocht worden, is het beter om met de centrale meldkamer en eventueel beheerders en exploitanten van de spoorwegen afspraken te maken. Op deze manier kun je je concentreren.

Gevraagd is waarom in het wetsvoorstel de raad en de taakverdeling tussen raad en kamers uitvoerig geregeld is. Met de in het wetsvoorstel neergelegde opzet van de raad is ernaar gestreefd om zowel de in de raad en kamers op te nemen deskundigheid als de wens van een integrale benadering van veiligheidstekorten in het transport zoveel mogelijk tot hun recht te laten komen. Daartoe was het noodzakelijk een vrij uitvoerige regeling terzake van de structuur van en de bevoegdheidsverdeling binnen de raad op te nemen. In de kamers worden de deskundigen op het terrein van de desbetreffende

vervoerssector opgenomen. De kamers moeten ongevallen en incidenten onderzoeken en de oorzaken of de vermoedelijke oorzaken daarvan vastleggen. Hun oordeel daaromtrent is definitief. Dat kan niet meer veranderd worden. In het eindrapport van de raad moeten hun conclusies terzake worden overgenomen. Met die regeling wordt bewerkstelligd dat de analyse van de ongevallen en incidenten ook door sectordeskundigen plaatsvindt. De raad bestrijkt echter een ruimer veld van deskundigheid. Het vaststellen van veiligheidstekorten en het formuleren van veiligheidsaanbevelingen worden dan ook aan de raad opgedragen. Hij dient echter niet dan na overleg met de betrokken kamer tot een oordeel te komen. Hiermee wordt bereikt dat veiligheidsaanbevelingen worden geformuleerd vanuit een bredere optiek dan die van de betrokken sector alleen, terwijl toch voldoende aansluiting wordt gezocht bij de deskundige oordelen vanuit de sector. Overigens meld ik dat de door de heer Biesheuvel genoemde motie van mevrouw Dankers aangaf dat de TOR vier kamers zou moeten hebben. Het in die motie aangegeven stramien heb ik gevolgd.

Er is gevraagd hoe de selectie van de ongevallen in het wegverkeer plaatsvindt. Voor een deel kunnen natuurlijk de ongevallen niet vooraf worden geselecteerd. De raad zal immers willen inspelen op plotse maatschappelijke signalen die soms opkomen naar aanleiding van de omvang of ernst van verkeersongevallen.

De heer **Blaauw** (VVD): Ik wil nog een vraag stellen over het vorige punt. Ik heb een vraag gesteld over de positie van de voorzitter van de raad ten opzichte van de kamers. Kan hij lid zijn van een kamer?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Neen.

De heer **Blaauw** (VVD): Maar hij kan wel alle zittingen bijwonen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Volgens mij wel. Daar hebben we geen aparte regeling voor gemaakt. Dit hoeven we toch niet in de wet te regelen? De taak van de voorzitter is – daarom vind ik ook dat hij geen voorzitter kan zijn van een van de kamers – dat hij juist die integrerende functie heeft. Op het moment



De heer Biesheuvel (CDA)

dat hij voorzitter is van een van de kamers, is hij de deskundige op één terrein, en dan denk ik dat die integrerende functie veel minder tot zijn recht komt. Eerlijk gezegd vind ik de functie van plaatsvervangend voorzitter meer een functie in technische zin: als de voorzitter eens even afwezig is, zit de plaatsvervangend voorzitter voor. De voorzitter heeft een heel andere taak, omdat we deze nu juist tot het koepeltje boven de kamers willen maken en hem daarmee ook, samen met de voorzitters van de kamers, tot die integratie willen laten komen. Dan denk ik dat het heel belangrijk is dat juist de voorzitter niet zelf voorzitter van een van de kamers is.

De heer **Blaauw** (VVD): Voorzitter! Mijn vraag wordt juist gestuurd door het feit dat er nogal gedetailleerd geregeld wordt en er dus maar weinig vrijheid is voor de raad om zichzelf te regelen; vandaar dat in een bijzin gezegd had kunnen worden: doch de voorzitter heeft uiteraard toegang tot alle zittingen van de kamers. Maar dat is nu opgelost, want het ligt in de Handelingen vast.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik kom dadelijk nog wel even terug op dit onderwerp, want er ligt ook een amendement te dien aanzien.

Voorzitter! Ik was bij de selectie. De raad is daarin onafhankelijk en de wijze van selectie wordt ook door de raad bepaald. Zodra de raad geïnstalleerd is, zal ik nog een paar suggesties van mijn kant meegeven, waarbij ik zou willen benadrukken dat het wenselijk is dat de raad een voldoende overzicht heeft van aanverwant onderzoek in de overheidssector, zoals hetgeen er gebeurt bij TNO en de SWOV. Daarnaast zal de raad gebaat zijn bij kennis van onderzoek uit de private sector, waarbij het de fabrikanten, de verzekeraars en de transportbranche betreft. De raad zal bij de selectie van de te onderzoeken ongevallen ook zeker rekening moeten houden met het ontwikkelen van haar meerwaarde ten opzichte van dit soort instellingen, door het zo goed mogelijk benutten van de eigen unieke eigenschappen, de onafhankelijke positie en de combinatie van vervoerssectoren. Daar verwacht ik, met andere woorden, wel het nodige van.

De heer Van den Berg en ook de heer Van Gijzel hebben met nadruk gesproken over de vraag waarom de defensieongevallen niet onder de TOR zijn gebracht. Er zijn een aantal redenen waarom dat niet gebeurt is. In de eerste plaats wijs ik op de aard van het defensiematerieel. De inrichting en de uitrusting daarvan wijken met het oog op de operatio-

nele taakuitvoering heel wat af van wat we in de civiele wereld gebruiken. Denk bijvoorbeeld aan een F-16 of aan een gevechtshelikopter. Daar hangt nauw mee samen dat er voor militair materieel heel specifieke voorschriften gelden, waaronder de internationale voorschriften in het kader van de NAVO. Duidelijk is ook dat voor ongevallenonderzoek op dit terrein specialistische kennis nodig is, die in de civiele wereld niet voorhanden is. Ik voeg daar nog aan toe dat bij militaire ongevallen ook geclassificeerde gegevens in het geding kunnen zijn.

Een ander belangrijk punt van verschil tussen het civiele ongevallenonderzoek en het militaire ongevallenonderzoek is dat de resultaten van het defensieongevallenonderzoek primair van belang zijn voor de bedrijfsvoering en de beleidsontwikkeling bij het ministerie van Defensie zelf. Het betreft immers personeel en materieel dat rechtstreeks onder de verantwoordelijkheid van de minister van Defensie valt.

Voorts wijs ik op het verschil in reikwijdte tussen de Transportongevallenraad en de voorgenomen ongevallenraad Defensie. De Transportongevallenraad ziet op ongevallen in het totaal van de transportsector; de naam zegt het al. Bij de ongevallenraad Defensie zal de reikwijdte ruimer zijn. Uiteraard kan het gaan om ongevallen met transportmiddelen van Defensie, maar ook om andere ongevallen die geen relatie met transport hebben. In de schriftelijke stukken is al een duidelijk voorbeeld genoemd, namelijk een ongeval tijdens een schietoefening. De reikwijdte van de voorgenomen defensieregelgeving is daarmee wezenlijk anders dan die van het wetsvoorstel waarover wij vandaag spreken.

Ten slotte is er nog een verschil in de soort regelgeving. Bij het wetsvoorstel dat nu aan de orde is en dat een landsaangelegenheid en geen koninkrijksaangelegenheid betreft, gaat het om een gewone wet. Voor de ongevallenraad Defensie is een rijkswet in voorbereiding en dat moet ook. Aanleiding daartoe is de defensietaak zoals genoemd in het Statuut, alsmede de permanente aanwezigheid van marine en luchtmacht in de rijksdelen.

Jorritsma-Lebbink

Concluderend, denk ik dat er goede redenen zijn om de ongevallen waarbij Defensie betrokken is niet onder de reikwijdte van de Transportongevallenraad te brengen. Ik zie daarvoor op dit moment geen reden. Het is heel moeilijk om dat te doen. De resultaten van het defensieongevallenonderzoek zijn immers primair van belang voor Defensie zelf. Het beginsel van de openbaarheid waarborgt overigens voldoende dat het onderzoek ook anderen tot nut kan strekken.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik heb nog gevraagd waarom in de nota naar aanleiding van het verslag staat dat u geen aanleiding ziet specifieke defensieongevallen onder de raad te brengen. Wat is bedoeld met die passage? Ik heb die passage mijns inziens terecht zo geïnterpreteerd dat er ook in de sfeer van defensie ongevallen zijn – denk aan een vrachtwagen van Defensie waarmee een ongeval gebeurt – waarmee de Transportongevallenraad logischerwijze bemoeienis moet hebben.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Als er een reeks van ongevallen gebeurt met dat soort gewone vrachtauto's, waarnaar de TOR onderzoek zou doen, lijkt mij daar op zichzelf niets op tegen. Het gesprek met Defensie over de ongevallenraad van dat ministerie moet op een aantal punten wel degelijk nog verdergaan, wat ook geldt voor deze Kamer. Zo langzamerhand zijn er ook bij Defensie inmiddels een aantal zaken, zoals vliegtuigen, die zijn ingericht op personenvervoer. Verder zijn er vliegtuigen die specifiek militair zijn ingericht, wat natuurlijk iets heel anders is. Maar als het gaat om een DC-10 die voldoet aan alle burgerluchtvaart-eisen, is het een beetje raar om die erbuiten te laten vallen. Toch mag er niet te veel grijs gebied ontstaan. Het belangrijkste is dat er op dit punt een goed contact tussen de twee raden bestaat, zodat men afspraken kan maken. Ik ga ervan uit dat dat in dit land gewoon gebeurt.

De heer **Poppe** (SP): Als er een ongeval plaatsvindt met een militair voertuig waarin personen of goederen worden vervoerd, waarbij geen sprake is van een militaire oefening, kan de minister de TOR dan verzoeken om daarnaar een onderzoek te verrichten? Een andere

mogelijkheid is dat de Kamer daarom verzoekt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, er worden geen verzoeken gedaan. De raad beslist zelf of hij iets doet. U mag natuurlijk een vraag stellen, maar als de raad zegt geen onderzoek te willen verrichten, kunt u hem niet verplichten dat wel te doen. Het is niet de bedoeling dat individuele ongevallen op het gebied van het wegtransport voortdurend onderzocht worden. Geprobeerd wordt lessen te trekken uit typische situaties van verkeersonveiligheid. Meestal is dat niet gebaseerd op één atypisch ongeluk.

Tegen het amendement van de heer Poppe op stuk nr. 11 heb ik geen grote bezwaren. Ik kan mij iets voorstellen bij dat amendement. Wat daarin wordt voorgesteld, kan overigens wel een beslag leggen op de capaciteit.

Ik heb wel bezwaren tegen het amendement van de heer Poppe op stuk nr. 12. Artikel 28 maakt al mogelijk dat een meldingsplicht wordt geregeld voor incidenten. Er is slechts één uitzondering genoemd, en wel in het tweede lid, voor het wegverkeer. Daarover heb ik net al gezegd dat ik van mening ben dat daarvan geen melding hoeft te worden gemaakt bij de raad. Gelet op het grote aantal ongevallen in het wegverkeer hebben wij geen behoefte aan de melding van incidenten.

De heer **Poppe** (SP): De uitleg van de minister klopt volgens mij niet helemaal. Waar het om gaat, is het begrip "ernstig" en wie dat moet beoordelen. Beoordeelt de raad zelf of iets ernstig is, of moeten de melders zelf kijken of het ernstig genoeg is om het te melden? Ik ben van mening dat het woord "ernstig" alleen maar slaat op luchtvaart-incidenten, als je kijkt naar de regels in artikel 1. Dat is volgens mij niet juist.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is niet zo. Het kan geregeld worden. Dat moet dan bij AMvB gebeuren. In artikel 28 staat in het tweede lid dat de in het eerste lid bedoelde aanwijzing ook betrekking kan hebben op de melding van een incident, met uitzondering van een incident als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel n, onder 4. Die uitzondering slaat op wegtransport.

Wij kunnen dus bij AMvB bepalen om welke incidenten het moet gaan. Het is niet nodig om dat nog een keer op te nemen. De heer Poppe wil alle incidenten laten melden. Dat hoeft echter niet te gebeuren.

De heer **Poppe** (SP): Dat heeft de minister heel goed gezien. De opvatting van de SP is dat alle incidenten moeten worden gemeld, waarna de raad gaat zeven wat onderzocht moet worden en wat niet. Juist omdat alle incidenten worden gemeld, ook de kleinere, die mogelijk tot grotere incidenten kunnen leiden, kan de kennis gesystematiseerd worden en dat kan veel lering geven wat betreft de nadere voorschriften voor de veiligheid. Als de selectie vooraf wordt gedaan door de melders, kan er slijtage optreden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De selectie wordt niet door de melders gemaakt, maar door de wet bepaald en moet bij AMvB worden vastgelegd.

De heer **Poppe** (SP): Het gaat om het begrip "ernstig". Wat is ernstig en wie moet dat beoordelen en op welk moment? Dat is niet goed geregeld. Dat regelt ons amendement beter.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik ben het op het eerste punt niet met de heer Poppe eens, maar op het tweede punt wel. In artikel 1 staat onder n: "ernstig incident: incident dat zich voordoet onder omstandigheden die erop wijzen dat bijna een luchtvaartongeval heeft plaatsgevonden". Dat is de omschrijving van een ernstig incident. Dat heeft de minister waarschijnlijk niet zo bedoeld. In artikel 28 wordt ook gesproken over ernstige incidenten en dat kan dan alleen op de luchtvaart slaan. Dat kan niet de bedoeling van de minister zijn.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is ook niet de bedoeling.

De **voorzitter**: Laten wij niet met zijn allen spreken over een amendement van een collega die mans genoeg is om dat zelf te verdedigen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik kan die opmerking over de luchtvaart niet vinden. Staat dat in de memorie van toelichting?

De heer **Van Waning** (D66): Het is

Jorritsma-Lebbink

een kwestie van definitie. In de memorie van toelichting komt dat naar voren. Een ernstig incident is als definitie gekoppeld aan luchtvaart, vanwege het Verdrag van Chicago. Men moest aangeven of het ging om een incident of accident. Met andere woorden, de term "ernstig incident" is alleen gekoppeld aan de luchtvaart. De definitie "incident" geldt ook voor de andere modaliteiten. Dit enigszins geforceerde verschil is het gevolg van het Verdrag van Chicago.

Minister Jorritsma-Lebbink: Bovendien staat in het tweede lid van artikel 28 dat ook "incidenten", zonder het woord "ernstig", onder de aanwijzing gebracht kunnen worden. Daar wordt in de AMvB een nadere omschrijving van gegeven. Ik begrijp het probleem dan ook niet. In het eerste lid kan het niet weg. Bovendien is het overbodig om het in het eerste lid weg te halen, omdat het in het tweede lid wordt herhaald.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het zou dan misschien beter zijn om te zeggen dat de aangeduide ongevalen, incidenten en ernstige incidenten betreffen. Dan dek je het gewoon af, want in artikel 1 zit een verplichting en in artikel 28 zit een kan-bepaling. Daar zit volgens mij het verschil in. Ik ben het niet geheel oneens met de heer Van Waning dat de term "ernstige incidenten" slaat op de luchtvaart.

Minister Jorritsma-Lebbink: De kan-bepaling slaat op de aanwijzing en niet op het melden. Wij kunnen bij AMvB bepalen dat er ook een aanwijzing wordt gegeven voor incidenten.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat kan ook betrekking hebben op een melding.

Minister Jorritsma-Lebbink: Nee.

De **voorzitter:** Ik wil hier toch een einde aan maken, want dit wordt te gedetailleerd voor deze plenaire behandeling. Er is nog een tweede termijn en anders moet u de amendementen nog maar eens rustig bekijken. Het amendement is ingediend en ligt op tafel.

Minister Jorritsma-Lebbink: Het is een amendement dat niet goed is.

Het haalt de dingen ondersteboven. Dat wil ik toch wel gezegd hebben.

De **voorzitter:** Er wordt ook nog over gestemd.

De heer **Poppe** (SP): Ik heb nog een vraag aan de minister. Is zij het eens met de constatering dat er iets niet helemaal in orde is? En is de minister bereid om dat dan te verbeteren, zodat het amendement niet meer nodig is? Dat is weer een andere vraag.

Minister Jorritsma-Lebbink: Nee, ik ben het daar niet mee eens. Ik raad de heer Poppe aan om de tekst van de wet goed te lezen.

De heer **Poppe** (SP): Ik heb mijn uiterste best gedaan.

Minister Jorritsma-Lebbink: Dan zal hij tot de conclusie komen dat zijn amendement niet klopt, omdat het niet nodig is.

De heer **Poppe** (SP): Daar ben ik het niet mee eens, maar daar zal de Kamer een uitspraak over moeten doen.

Minister Jorritsma-Lebbink: In het amendement op stuk nr. 13 wordt gesproken over een jaarverslag. Ik wijs de heer Poppe erop dat artikel 26 al in een jaarverslag voorziet. De raad moet een jaarverslag maken over zijn werkzaamheden. Het is natuurlijk wel aan de minister, en niet aan de raad, om uitspraken te doen over het op de aanbevelingen van de raad gebaseerde beleid. Het zou een beetje raar zijn als de raad vervolgens een monitoringfunctie krijgt om dat te beoordelen. Ik dacht, eerlijk gezegd, dat de Kamer moet controleren of de minister de aanbevelingen van een raad opvolgt of niet. Dat hoort niet in een jaarverslag van de Transportongevallenraad thuis. Ik heb er dus bezwaar tegen als in de wet zou komen te staan dat de raad moet rapporteren wat het rendement van de aanbevelingen is. Daar is er maar eentje voor geëquipeerd, en dat is de Kamer.

Ik heb al gezegd dat ik geen bezwaar heb tegen het amendement op stuk nr. 14 van de heer Van Waning. Het is een verbetering, want de oorspronkelijke tekst was wat wollig.

Ik kom te spreken over het amendement op stuk nr. 15. Volgens mij bestaat de raad uit de voorzitter plus de voorzitters van de kamers. Ik heb geen bezwaar tegen het amendement, maar er zal per saldo niets veranderen. De huidige regeling houdt immers in dat een van de voorzitters van de kamers plaatsvervangend voorzitter van de raad zal zijn. Ook als je dat uit de wet haalt, dan zal dat dus, omdat de raad nu eenmaal bestaat uit de voorzitter plus de voorzitters van de kamers, nog altijd een van de voorzitters van de kamers zijn. Of zie ik dat verkeerd?

De heer **Biesheuvel** (CDA): De heer Van den Berg heeft dan ook een terechte vraag gesteld over mijn bedoeling met het amendement. Hij zei: als een plaatsvervangend voorzitter wordt aangewezen die geen voorzitter van een kamer is, dan zou die niet in het dagelijks bestuur van de raad zitten. Dat was niet mijn bedoeling. Dat zou betekenen dat ik artikel 20 van het wetsvoorstel nog zou moeten aanpassen. Ik zou in ieder geval dit amendement nog nader moeten beschouwen.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Ik denk dat er nu een paar dingen door elkaar lopen. Ik vrees dat de raad en het bestuur nu even door elkaar worden gehaald.

Minister Jorritsma-Lebbink: De raad bestaat inderdaad naast de raadsvoorzitter uit de vier voorzitters van de kamers en andere leden. Dat betekent dat het dus wel zou kunnen. Ik heb daar geen bezwaren tegen. Ik vind dat dit ook wel aan de raad kan worden overgelaten. Dan zou er dus inderdaad even naar de techniek moeten worden gekeken, maar daar willen de mensen graag bij helpen.

In het amendement op stuk nr. 16 wordt gevraagd om een evaluatie na drie jaar. Ik wil de Kamer de aanneming van dat amendement ontraden. Wij houden ons in dit soort gevallen aan de aanwijzingen inzake de regelgeving. Dat probeer ik op alle terreinen zoveel mogelijk te doen. In aanwijzing 124y wordt uitdrukkelijk aangegeven dat bij zelfstandige bestuursorganen de evaluatie van het functioneren van het orgaan na vijf jaar plaatsvindt. Wij hebben ook enige ervaring met evalueren na drie jaar. Dan blijkt toch

Jorritsma-Lebbink

het volgende. Wil je het goed doen, dan begin je dus al vroeg in het tweede jaar met die evaluatie. Dat betekent dat men nauwelijks op gang is als er al weer geëvalueerd moet worden. Dan heb je te weinig ervaring om er werkelijk lessen uit te trekken. Ik wil de indieners derhalve verzoeken om het amendement in te trekken. Ik stel voor om ons maar gewoon te houden aan de afspraken, die ook gewoon vastliggen in de aanwijzing.

Het amendement van de heer Van den Berg op stuk nr. 17 heeft betrekking op de buisleidingen. De beleidsbrief wordt aangeboden aan de Raad voor de ruimtelijke ordening en het milieu. Een finale versie van de kabinetsbrief is overigens vrijwel gereed. Als er meer ministeries bij betrokken zijn, duren dit soort dingen nog wel eens wat langer. Wij hopen dat wij het de Kamer medio april kunnen aanbieden. Eerlijk gezegd geef ik er nog steeds de voorkeur aan om de behandeling daarvan door de Kamer af te wachten en om nu niet te besluiten tot incorporatie van buisleidingongevallen in het wetsvoorstel.

Wat de reikwijdte van de definitiebepaling en het amendement van de heer Van den Berg op stuk nr. 17 betreft: dit punt vereist echt nadere studie. Hebben wij het bijvoorbeeld alleen over commercieel transport? Is het openbaar karakter van een buisleiding relevant of valt ook een particulier gangenstelsel eronder? Het ligt overigens voor de hand – daar ben ik het wel mee eens – dat buisleidingonderzoek door de TOR moet worden gepleegd, maar ik heb nog wel wat vraagtekens over hoe dat precies ingericht moet worden en of het aan de "railkamer" moet worden toegevoegd. Voor een deel kun je dat soort dingen natuurlijk wel bij AMvB doen, maar de grondslag voor dat onderzoek, de definitiebepaling en dergelijke zullen toch altijd in de wet opgenomen worden. Ik vind het eerlijk gezegd verstandig om dat te doen op een moment dat je daar een uitgekristalliseerde definitie van hebt en om dat dus te doen aan de hand van de discussie over de beleidsbrief, maar ik herhaal dat het zeker de intentie is om het onder de TOR te brengen. Als wij dat klaar hebben, vergt het natuurlijk een relatief kleine wetswijziging om dat te doen. Nogmaals: ik vind het iets te snel om het bij één kamer onder te brengen.

De heer **Van den Berg** (SGP): Over de intentie zijn wij het waarschijnlijk wel eens. De vraag is of het nu al het juiste moment daarvoor is. De minister zegt dat het moment nog niet rijp is. Ik denk daar iets anders over. Ik vraag mij namelijk af wat de relevantie van de beleidsbrief is. De beleidsbrief gaat op zich natuurlijk niet over de veiligheid, maar over het beleid ten aanzien van het stimuleren van ondergrondse transportsystemen. Die systemen zijn er en zullen er nog veel meer komen. Dat gegeven is bekend en die systemen kunnen wij dus net zo goed nu al in de wet onderbrengen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Eerlijk gezegd zie ik weinig reden om het huidige pijpleidingennet onder de wet te brengen. Voor mij heeft dat nog heel weinig met openbare netten te maken, want tot nu toe zijn het geen openbare netten. Nu wij in een fase komen waarin het waarschijnlijk lijkt – ik zeg dat met enige voorzichtigheid, omdat de systemen er qua kosten en baten niet heel erg gunstig uitzien – dat er ook andersoortige vervoerssystemen onder de grond kunnen gaan plaatsvinden, soms op wielen, soms op rails en soms zonder iets, gaat het mij iets te ver om die categorie zonder een goede definitie in de wet op te nemen. Waar hebben wij het dan over? Hebben wij het ook over een intern vervoerssysteem van een groot chemisch bedrijf dat zelf onder de grond iets maakt, waar een ongeluk mee gebeurt, of is dat iets wat gewoon bij het bedrijf behoort te liggen? Of hebben wij het over openbare netten? Nogmaals: je moet behoorlijk secuur zijn met de formulering. Dat komt natuurlijk in de beleidsbrief aan de orde. Ik herhaal dat er geen principieel verschil van mening over is dat dit bij de TOR moet worden ondergebracht, maar dat wij de afbakening wel goed met elkaar moeten bespreken.

De heer **Poppe** (SP): Ik had gevraagd om dit nu wel in de wet op te nemen en om dat later bij AMvB te regelen, zodat het snel kan worden ingevoerd. Het gaat om buisleidingen die dwars door natuurgebieden en openbaar gebied lopen; er kan in het buitengebied – dus niet op het bedrijfsterrein – een ongeluk mee gebeuren. Daarom vraag ik waarom

dat niet zou worden opgenomen om dat later...

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb er helemaal geen behoefte aan om de traditionele buisleidingen zoals die er nu liggen onder de TOR te brengen. Ik heb niet het gevoel dat het erg nodig is om daar ongevals-onderzoek naar te doen. Wij hebben het over de toekomst van het buisleidingensysteem. Blijft het gaan om alleengebruikers of worden het openbare netten, wat het tot nu toe in de meeste gevallen niet zijn? Gaan wij andersoortig vervoer onder de grond doen, bijvoorbeeld met containertjes, op rolletjes, wieltjes of railtjes? Die discussie moeten wij zeker met elkaar voeren. Ik ben van mening dat voor die soorten vervoer de TOR het ongevals-onderzoek zal moeten doen. Dat moet je alleen in de wet regelen, maar dan afgebakend en natuurlijk kun je daarna in een AMvB de rest regelen. Ik vind dat wij op dit moment nog geen goede definitie kunnen geven over wat wij dan wel en niet willen onderzoeken of laten onderzoeken of daaronder willen laten vallen. Dat komt natuurlijk vandaag of morgen en dat zal dan een heel kleine wetswijziging vergen, maar ik vind het eerlijk gezegd een beetje gevaarlijk om iets op te nemen waarvan wij absoluut niet weten of dat de goede definitie is en die dat waarschijnlijk niet zal zijn. Nogmaals: er is geen principieel verschil van mening.

De heer **Poppe** (SP): Oké. Dat is duidelijk: er is geen principieel verschil van mening. Daarom zeg ik dat er ook geen principieel verschil van mening over is om die categorie wel op te nemen en zo te formuleren dat al die toekomstgerichte, ondergrondse transportsystemen daarbinnen passen. Dan heb je geen wijziging nodig, maar alleen een algemene maatregel van bestuur.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nogmaals, ik ben er niet van overtuigd dat alles eronder moet vallen. Ik vind dat wij die discussie met elkaar moeten voeren. Moeten allerlei particuliere systemen er ook onder vallen? Moeten wij daar ook capaciteit van de overheid voor beschikbaar stellen? Dat weet ik nog niet. Daar sluiten mensen zelf maar verzekeringen voor af, zou ik bijna zeggen. Want je krijgt dan ook

Jorritsma-Lebbink

vragen als: wat is een publieke verantwoordelijkheid en wat niet.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter!...

De **voorzitter**: Ik vind de discussie over dit onderwerp wel mooi geweest. De minister gaat door met de bespreking van het volgende amendement.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dan kom ik bij het amendement op stuk nr. 18. Daar heb ik al iets over gezegd en daar zeg ik niets meer over.

Aanneming van het amendement op stuk nr. 19 van de heer Van Gijzel en de heer Biesheuvel moet ik ontraden omdat dit amendement in strijd is met artikel 94 van het Zeerechtverdrag. Daar staat in dat een staat onderzoek moet doen naar scheepvaartongevallen. De tekst van artikel 3, derde lid, van de TOR-wet is in overeenstemming met artikel 27 van de huidige Schepenwet, waarin ook de verplichting tot het doen van ongevallenonderzoek is verwoord. De voorgestelde wijziging kan dus echt niet. Daarmee zouden wij ons opstellen tegen het internationale zeerecht.

Uit mijn betoeg over het tuchtrecht zal duidelijk zijn geworden dat ik aanneming van het amendement op stuk nr. 20 sterk ontraad. Ik vind nog steeds dat het geen goede zaak is.

Dan kom ik bij een paar vragen. Ik denk eerlijk gezegd dat ik de meeste al heb gehad. De heer Van den Berg heeft gevraagd of in de evaluatie ook wordt gelet op de regeling van de raad en de kamers. Dat lijkt mij inderdaad het geval. Het heeft er ook mee te maken dat de mensen nog aan elkaar moeten wennen. Wij moeten kijken hoe de zaken nog gaan lopen.

Er is een aantal vragen gesteld over de internationale ontwikkelingen en de Europese zaken. Het lijkt mij in heel hoge mate wenselijk dat de TOR contacten onderhoudt met onderzoekscolleges in andere landen. Het wetsvoorstel voorziet er al in dat in bepaalde gevallen met onderzoeksinstanties in andere landen wordt samengewerkt. Daardoor zullen overigens waardevolle contacten ontstaan. Ik ga er graag van uit dat de TOR die contacten ook optimaal zal benutten. Rapporten over luchtvaart en zeevaart worden al naar de

internationale organisaties ICAO en IMO gezonden. Die uitwisseling zal ook de kennis van de TOR verrijken. Verder is er een Europese database voor de luchtvaart in wording.

De heer Van Gijzel vroeg of er niet één transportveiligheidsraad voor de gehele Benelux moest komen. Laat ik zeggen dat ik daar op dit moment nog geen voorstander van ben. Ik vind het overigens van belang dat er in Europees verband zoveel mogelijk uitwisseling van informatie plaatsvindt. Ik moet eerlijk zeggen dat ik ervan overtuigd ben dat men dat voldoende zal doen, gezien ook de kwaliteit van de voorzitter van de raad en van een aantal mensen die nu nog in de aparte clubs werkzaam zijn. Het zal misschien ooit komen tot een echte Europese raad en daar kan onze ervaring van de komende jaren misschien bij helpen.

Dan heeft de heer Van den Berg nog een vraag gesteld over een van de categorieën die niet gedekt zouden worden door het strafrecht, bijvoorbeeld bij dronkenschap. In de jaren 1992 tot 1994 is er driemaal sprake geweest van een misdraging. Op zichzelf komt dat dus relatief weinig voor. Veelal zal het strafrecht dan ook soelaas bieden. Mocht dat in een incidenteel geval niet het geval zijn, dan biedt het wetsvoorstel waar ik zo-even al over heb gesproken voldoende soelaas. Daarin komt een bepaling te staan die verbiedt dat men zodanig aan het scheepvaartverkeer deelneemt dat de veiligheid in gevaar komt.

De heer Biesheuvel heeft nog een vraag gesteld over de startmassa van vliegtuigen. De in hoofdstuk 8 van het wetsvoorstel opgenomen startmassa van 100.000 kg is overgenomen uit Annex 13 van ICAO. Bij een ongeval met een luchtvaartuig met een startmassa van meer dan 100.000 kg heeft Nederland de verplichting als zogenaamde state of design een gevolmachtigde te benoemen. Bij een ongeval met een luchtvaartuig met een startgewicht van minder dan 100.000 kg heeft Nederland de keuze als zogenaamde state of design een gevolgmachtigde te benoemen.

De eerdergenoemde gevolmachtigde neemt deel aan het onderzoek naar de oorzaak van het ongeval in het land waar het ongeval plaatsvond. De huidige procedure is dat Nederland bij ongevallen met Fokkervliegtuigen in het buitenland in de meeste gevallen een gevol-

machtigde benoemt. Dat gebeurt dus soms vrijwillig en soms verplicht.

De vergadering wordt vijf minuten geschorst.

Voorzitter: Bukman

□

De heer **Van Waning** (D66): Mijnheer de voorzitter! Ik dank de minister voor het antwoord. De uitgebreide schriftelijke beantwoording en de nota's van wijziging hebben het wetsvoorstel steeds beter gemaakt. Er is sprake van een belangrijk wetsvoorstel dat beoogt om de transportveiligheid te bevorderen. Daarom heeft mijn fractie zich achter dit wetsvoorstel geschaard. Tijdens de voorbereiding is gebleken dat Nederland de rol van gidsland vervult. Amerika, Canada, Finland en Zweden zitten min of meer op dezelfde toer. De integratie die wij tot stand gaan brengen, is een grote sprong voorwaarts. Het is goed in gedachten te houden dat wij in dezen op de toer van gidsland zitten. Het wetsvoorstel dreigt ook in te houden dat de Raad voor de scheepvaart wordt opgeheven, inclusief het tuchtrecht. Naar aanleiding van onze motie hebben wij wederom een gedachtewisseling gehad over het behoud van het tuchtrecht. De minister benadrukt steeds de eenvormigheid in de TOR: vier kamers, voor scheepvaart, weg, rail en lucht. Deze grote sprong voorwaarts houdt in dat in zekere zin appels en peren bij elkaar worden gegooid onder de kreet dat het allemaal vruchten zijn. Ik ga even het rijtje langs. De luchtvaart moet ingevolge het Verdrag van Chicago zeer stringent elk ernstig ongeval onderzoeken. De zeescheepvaart moet ingevolge internationale zeerechtverdragen dat ook doen. Bij het spoor is het niet nodig. De Spoorwegongevallenraad kan zelf beoordelen wat er gebeurt. Voor de weg is het helemaal iets nieuws, want het idee dat alle ongevallen in de TOR worden behandeld, is natuurlijk ongerijmd. Dat wij het bij elkaar stoppen met het hogere doel om de veiligheid te dienen, is voor ons geen argument om wat anderhalve eeuw naar volle tevredenheid van de zeescheepvaartsector heeft gefunctioneerd – inclusief visserij, baggeraars, reders, werknemers – overboord te gooien.

Van Waning

De minister heeft gezegd dat zij geen nieuwe argumenten heeft gehoord. Zij legt de argumenten van de Raad van State, de sector en de Kamer naast zich neer.

Ik wil nog iets zeggen over de problemen van het strafrecht.

1. Strafvordering geschiedt alleen op basis van één of meer bepaalde wetsartikelen waarbij straf wordt bedreigd; iedere souplesse ontbreekt.

2. Strafvordering geschiedt alleen op basis van een tenlastelegging, waarin de elementen van die wetsartikelen feitelijk zijn beschreven; dit keurslijf kan later niet worden gewijzigd nadat het onderzoek ter terechtzitting op gang is gekomen.

3. De formalistische procesgang: de verdachte is de centrale figuur.

4. In het strafrecht staat het bewijs van de tenlastelegging centraal, bij de raad het vaststellen van de oorzaak van de ramp en de daaruit te trekken lering; een eventuele correctie is niet het primaire doel maar een begeleidend verschijnsel.

Er valt nog een heleboel over te zeggen, maar ik wil nog slechts met instemming een uitspraak citeren uit een artikel van mr. Rosen Jacobson, voorzitter van de Raad voor de scheepvaart, in februari 1986. Hij heeft gezegd: "Voor de correctie van falend gedrag van kapiteins en scheepsofficieren binnen de grenzen van hun beroepsmatig handelen heeft de wetgever de disciplinaire justitie, het tuchtrecht van de Raad voor de scheepvaart, geschapen. Dat tuchtrecht is duidelijk minder dan het strafrecht gebonden aan strakke wettelijke regels en formules. Daardoor is het veel beter in staat de niet in regels te vangen veiligheidskwaliteiten van het beleidsmatig en zeemanschapelijk handelen (flexibel) te benaderen."

Tot zover mijn argumenten. Ik wacht af of de Kamer de motie, ingediend door collega Blaauw en mij, zal steunen. Ik ben er overigens verheugd over dat de minister, hoewel zij het aannemen van deze motie ontraadt, bereid is mee te denken aan het in de motie gestelde, namelijk dat de zeescheepvaart voorlopig buiten de TOR blijft, terwijl een aan de tijd aangepast tuchtrecht wordt opgesteld. Ik ben het met haar eens dat de wijziging van de Schepenwet eerder behandeld kan worden, mits dit inhoudt dat de Raad voor de scheepvaart er voorlopig buiten blijft.

Voorzitter! Ik kom tot de amendementen. Wij voelen voor het amendement om de naam Transportongevallenraad te wijzigen in transportveiligheidsraad. Wij zullen daar verder nog over spreken.

Het amendement inzake de buizen. Ik wijs erop dat wat de wegongevallen betreft de beperking van onderzoek binnen de TOR alleen geldt voor ongevallen op rijks- en provinciale wegen. Het lijkt mij niet zo moeilijk dit amendement van een subamendement te voorzien waardoor duidelijk is waar de buizen lopen die men onder de TOR wil laten vallen. Maar misschien is dit te makkelijk gezien.

Ik zal nu niet ingaan op de mogelijkheid van kleurloos onderzoek. Ik denk dat de evaluatie erg belangrijk zal zijn. Hoe schoon ook het streven is om een onderzoek naar ongevallen los te laten staan van schuld bevinden, het is erg moeilijk als men weet dat bijvoorbeeld in de zeescheepvaart 85% van de ongevallen te wijten is aan menselijk falen.

Ons amendement op stuk nr. 14 beoogt het verschoningsrecht van getuigen en betrokkenen bij het besloten onderzoek van de kamer ten aanzien van de civiele rechter en de strafrechter gelijk te trekken. Ik ben blij dat de minister het daarmee eens is.

Voorzitter! Gezien het hogere doel van de instelling van de Transportongevallenraad, het streven naar grotere veiligheid en de grote voordelen die ik in eerste instantie naar voren heb gebracht, zal de fractie van D66 dit voorstel steunen. Wij spreken er ons nadrukkelijk voor uit dat de zeescheepvaart te zijner tijd onder de TOR zal vallen. Wij hechten er sterk aan dat het tuchtrecht, dat voortreffelijk heeft geopereerd voor de zeescheepvaart, overeind blijft, zij in een moderne vorm. Benieuwd zijn wij naar wat er met de motie van de heer Blaauw en mij gebeurt.

□

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de voorzitter! Ik kom even terug op het interruptiedebatje dat ik met de minister heb gehad over de evenwichtige samenstelling van de raad waar het om de deskundigen gaat. Misschien zijn de verschillen van mening niet zo groot, zeker niet

nu de minister gekleed gaat in zo'n prachtig tomatenrood jakje.

De **voorzitter**: Maar ze is wel ergens vóór, al heeft ze een rood jasje aan.

De heer **Poppe** (SP): Als je ergens tegen bent, ben je automatisch vóór iets anders. Misschien zijn wij in deze situatie wel voor hetzelfde. Dat zou heel frappant zijn.

Voorzitter! De SP wil dat deskundigheid uit alle geledingen van de sector in de TOR kan worden opgenomen. Ook wij vinden dat de leden zonder last of ruggespraak in deze raad moeten kunnen zitten, ongeacht hun achtergrond. Echter, in de praktijk zullen leden hun achtergrond niet geheel kunnen verloochenen. Daarom is het van groot belang dat er sprake is van een evenwichtige samenstelling. Op die manier kan er automatisch tegengas worden gegeven wanneer verwacht iemand iets te veel vanuit zijn achtergrond redeneert.

Wij vinden het merkwaardig wanneer mensen met een deskundigheid die is gerelateerd aan werknemers- of reizigersgroepen, niet in de TOR worden opgenomen. Uiteraard gaat het uitsluitend om hun deskundigheid. Ik leg de minister enkele vragen voor. Er meldt zich een groot deskundige uit de top van een transportbedrijf aan. Wordt hij of zij als deskundige geïnstalleerd? Er meldt zich een andere deskundige aan, deze keer op het terrein van de uitvoering van veiligheidsregels in de dagelijkse praktijk; men denke hierbij aan bijvoorbeeld de Bond van zeevarenden of de centrale ondernemingsraad van een groot transportbedrijf. Wordt hij of zij als deskundige voor de raad aangetrokken?

Voorzitter! Daarmee hebben wij het over deskundigen op het terrein van het beleid en op het gebied van uitvoering. Vanwege de gewenste evenwichtigheid kan ook worden gedacht aan deskundigen uit de wetenschappelijke hoek. Ik denk hierbij ook aan "Handhaven met effect" dat betrekking heeft op de milieuwetgeving. In dat verband wordt voorgesteld om bij het vaststellen van het beleid op milieuterrein ook de handhavers te betrekken die een en ander in de dagelijkse praktijk moeten controleren. Ik herhaal dat het onzes inziens dient te gaan om deskundige mensen uit drie sectoren. Dat is wat

Poppe

wij bedoelen wanneer wij pleiten voor een evenwichtige samenstelling.

Tegen mijn amendement op stuk nr. 11 heeft de minister geen grote bezwaren, hetgeen al bijna een unicum is. "Geen grote bezwaren" komt bijna neer op een hartelijke bejegening. Ik heb daarvoor grote waardering en ik dank de minister daarvoor. Echter, met betrekking tot ons amendement op stuk nr. 12 stelt de minister dat een en ander al wordt geregeld in artikel 28, tweede lid. Mijns inziens is dat niet zo. Ook de heer Van Gijssel heeft al gesignaleerd dat in het genoemde lid het woord "kan" voorkomt. Dit betekent dat er voor niet-luchtvaartincidenten slechts een meldingsplicht komt wanneer de minister een en ander in een AMvB opneemt. Wordt ons amendement gevolgd, dan regelt de wet deze meldingsplicht zélf. Als de minister daartegen bezwaar maakt omdat dan ook het wegverkeer eronder valt, ben ik bereid om het amendement zo aan te passen dat het wegverkeer er niet onder valt, maar dat lijkt mij niet nodig omdat de raad zelf heel snel kan bepalen wat wel onderzocht dient te worden en wat niet.

Wat mijn amendement op stuk nr. 13 betreft heeft de minister gelijk als zij zegt dat de raad al jaarlijks een verslag van zijn werkzaamheden opstelt. Dat is juist, maar daar gaat dit amendement niet over. Het amendement geeft aan dat in dit verslag ook wordt gerapporteerd over het rendement van de aanbevelingen. Met andere woorden: worden de aanbevelingen wel opgevolgd? Zo ja, is het resultaat dan conform de verwachtingen?

Ik ben het overigens met de minister eens dat de technische vorm van het amendement mogelijk verbeterd kan worden. Nu komt er volgens het amendement een apart artikel, maar artikel 26 zou ook zelf aangepast kunnen worden. Ik zal dat nog even bekijken. De bedoeling van het amendement is dat een maatstaf wordt aangelegd om het rendement van de besluiten en voorstellen van de TOR te kunnen meten. Meten is weten. Wij weten dan of de voorstellen van de raad na onderzoek naar meer veiligheid rendement hebben.

□

De heer **Biesheuvel** (CDA):

Voorzitter! Ik dank de minister voor de gegeven antwoorden. Ik denk dat er veel verduidelijkt is, ook waar de Kamer staat. De minister is uitvoerig ingegaan op het tuchtrecht. Ik denk dat wij haar vandaag niet kunnen overtuigen, maar door de motie aan te nemen kunnen wij de discussie nog eens goed overdoen. Ik wil de verdere behandeling van dit wetsvoorstel er maar niet mee ophouden.

De minister heeft geen bezwaar tegen ons amendement op stuk nr. 15. Het is dan goed om uit te leggen wat onze bedoeling is en wat de consequenties van een en ander zijn. Zoals wij het nu zien, beslist de raad zelf wie de plaatsvervanger van de voorzitter wordt. Als dat iemand is die niet voorzitter van een kamer is, zal hij deel uitmaken van het bestuur in het geval de voorzitter er niet is. Dat lijkt mij de juiste interpretatie van het amendement. Mijn bedoeling komt zo het best tot haar recht.

Over de naamgeving heeft de minister gezegd: u zoekt het maar uit. Dat horen wij niet vaak van deze minister. Wij zullen het dus ook wel uitzoeken, waarbij ik niet verheer dat mijn voorkeur blijft uitgaan naar de naam transportveiligheidsraad.

Over het evaluatieamendement zegt de minister dat volgens aanwijzing 124y van de richtlijnen voor wetgeving wij minimaal vijf jaar moeten wachten. Ik wil best nog eens kijken in hoeverre die aanwijzing een wenselijkheid bevat of een verplichting bevat. Er zijn zelfstandige argumenten om de evaluatie van de transportveiligheidsraad eerder te laten plaatsvinden. Met degene binnen onze fractie die het wetsvoorstel beter heeft voorbereid dan ikzelf – ik heb vermeld om welke reden mevrouw Dankers hier niet staat – wil ik er nog eens over spreken.

Ten slotte het amendement op stuk nr. 19. Daarover zegt de minister dat de internationale regelgeving terzake haar verplicht te doen zoals zij doet. Ik heb het zo begrepen dat zij gelijk heeft als het om de luchtvaart gaat. De vraag is echter of zij gelijk heeft als het om scheepvaartongevallen gaat. Ik stel de minister de concrete vraag of internationale regels nu wel of niet voorschrijven dat dit door organisaties als de transportveiligheidsraad zou geschieden. De minister trok die lijn door. Wij beschikken over de informatie dat de internationale

regelgeving met betrekking tot scheepvaartongevallen niet zo strikt is. Het zou mogelijk kunnen zijn dat ook de scheepvaartsinspectie dergelijke zaken in onderzoek neemt. Met andere woorden: als dit waar is, zou het amendement op stuk nr. 19 toch overeind kunnen blijven. Zou de minister nog eens expliciet kunnen ingaan op de vraag of de internationale regelgeving met betrekking tot scheepvaartongevallen wel zo strikt is als zij denkt dat zij is?

Samenvattend, voorzitter, ik denk dat we aan de vooravond staan van de instelling van een raad die er wat ons betreft eerder had kunnen komen. We zijn nu in ieder geval zover dat de Tweede Kamer tot een snelle afronding kan komen.

□

De heer **Blaauw** (VVD): Mijnheer de voorzitter! Dank aan de minister voor alle antwoorden die zij heeft gegeven en voor de verduidelijking op bepaalde punten. Zeker haar opmerkingen over de positie van de voorzitter van de raad waren verhelderend. Het zal je als voorzitter maar gebeuren dat het product van een kamer onvoldoende is; daar ben je dan wel verantwoordelijk voor. Maar men kan het nu allemaal keurig zodanig regelen dat het intern goed gaat verlopen en dat er geen gevaren zijn.

Voorzitter! Ik vraag me af of met het amendement op stuk nr. 14 over de rechtsbescherming van de getuige alle problemen helemaal zullen kunnen worden ondervangen. Ik ben bang dat wij toch nog zullen moeten wachten op rechterlijke uitspraken om te kunnen zien in hoeverre men zich verschoond kan houden terwijl er een vervoltraject in de strafrechtelijke sfeer zou zijn. Maar ik kan het niet beter regelen, ik volg dus wat de heer Van Waning in zijn amendement naar voren heeft gebracht. Zo worden in ieder geval de civiele rechtsvordering en de strafrechtelijke procedure gelijkgesteld, maar ik vraag me af of de zaak nu helemaal gedekt wordt.

Ik zal niet nogmaals alle argumenten opnoemen om het tuchtrecht in de scheepvaart te handhaven, want ik heb niet de indruk dat de minister nu op enige andere gedachte te brengen zou zijn. Maar ik heb met vreugde haar democratische grondhouding waargenomen en ik ben ervan overtuigd dat de

Blaauw

meerderheid in de Kamer voor de motie-Van Waning/Blaauw haar zal ertoe zal brengen de wens van de Kamer op de een of andere manier uit te voeren, zodat het tuchtrecht in de scheepvaart zal blijven.

□

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Wij hebben in eerste termijn uitvoerig over de naamswijziging gesproken. De heer Biesheuvel heeft er in tweede termijn mede namens mij over gesproken. Het voorstel dat er nu is, zou wat ons betreft kunnen blijven bestaan.

Dan de schuldvraag versus het vinden van de oorzaak. De minister geeft toe – het staat ook in de stukken – dat nadere regelgeving op dit punt absoluut onontbeerlijk is. Het zou bijna de eerste opdracht aan de raad moeten zijn om in overleg met het openbaar ministerie zo'n set maatregelen, regels en afspraken daadwerkelijk op papier te zetten. Ik zou het zeer waarderen als de Kamer daar op enigerlei wijze bij betrokken kon zijn, opdat wij weten wat er op dit punt nu precies afgesproken wordt. Hoe gevoelig dit ligt, bleek al in de discussie over het amendement op stuk nr. 14, maar ook bij vragen over hoe zaken lopen en bij het bepalen van verantwoordelijkheden. Het gaat bijvoorbeeld om de vraag, wanneer het openbaar ministerie zelfstandig documenten moet gaan vergaren en wanneer het kan terugvallen op eventueel door raden verzamelde informatie.

Wat het tuchtrecht betreft, ik kan me niet aan de indruk onttrekken dat dit volgens sommigen hier niets mee te maken heeft, maar dat het wel nu geregeld moet worden. Ik heb geprobeerd er nog eens over na te denken en ik zie op dit punt eigenlijk geen wezenlijke verschillen tussen de luchtvaart en zeescheepvaart. De heer Poppe heeft er verstand van en ik heb hem er ook nog eens naar gevraagd. Hij noemde de navigatiesystemen, maar daar zie ik toch geen grondslag voor een tuchtrecht in. Als je al tot een tuchtrecht komt, moet je dus goede argumenten op tafel leggen.

De heer **Poppe** (SP): Ik had er nog iets bij gezegd, voorzitter. Naar mijn mening gelden er in de luchtvaart stringentere, strakkere internationale regels dan in de scheepvaart,

bijvoorbeeld voor het directe navigeren in slecht weer.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Natuurlijk zijn er wel wat verschillen, maar op het punt van ladingregistratie en dergelijke loopt het allemaal gewoon gelijk.

De heer **Poppe** (SP): Wat dat laatste betreft, bij vliegtuigen heb ik nooit een deklading gezien, terwijl dat toch een belangrijke factor is bij ongevallen en dat soort zaken.

De **voorzitter**: Soms is er wel een deklading bij vliegtuigen, maar dan stijgen ze niet op, zoals onlangs gebleken is...

De heer **Van Waning** (D66): Voorzitter! Er is natuurlijk een enorm verschil tussen de zeescheepvaart en de luchtvaart, al was het alleen maar op het punt van de reisduur. Als een schip wekenlang op zee is, moeten de leidinggevendenden anders optreden. En als er een ongeval in de luchtvaart optreedt, is het tegenwoordig meestal fataal. Ik zou de heer Van Gijzel willen aanbevelen de boeken "Kromsluiting in de ijzers; uitspraken van de raad van tucht voor de koopvaardij 1856-1909" en "Met man en muis; uitspraken van de raad voor de scheepvaart 1909-1997" geschreven door mr. E.A. Bik, eens door te bladeren en die gegevens te vergelijken met zijn eigen kennis van luchtvaartongevallen. Hierbij speelt die 85% in verband met persoonlijke oorzaken van ongevallen een rol, maar bij de luchtvaart is het omgekeerde het geval. Daarbij gaat het voornamelijk om technische problemen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat laatste bestrijd ik. Het is niet waar dat 85% van alle ongevallen in de luchtvaart voortkomen uit technische mankementen. Ook daar is persoonlijk falen een buitengewoon belangrijk aspect. Dan zijn er nog andere argumenten gebruikt over deklast, enz. Hoe kun je een redelijke discussie voeren als je stelt dat het tuchtrecht moet worden geïntroduceerd omdat er op een schip wel sprake is van deklast en bij de luchtvaart niet? Op zichzelf levert dit onvoldoende argumenten op om geheel afwijkend te handelen ten opzichte van de andere vervoers- en transportmiddelen. Ik ben het in dat opzicht met de minister eens.

De heer **Poppe** (SP): Een vraag aan de heer Van Gijzel. Ik sprak over deklast en hoe die gesjord moet worden. Als je dat niet volgens de regels doet, kunnen er allerlei ongelukken gebeuren. Er kunnen containers in het water terecht komen waar zeiljachten op te pletter kunnen lopen. Dan is het onderhoud van de machinekamer, het voortdrijvingsmechanisme, heel anders geregeld bij de luchtvaart. Je krijgt geen groot onderzoek voordat je een haven mag verlaten en een vliegtuig mag niet opstijgen voordat een uitgebreide checklist is afgehandeld. Dit soort voorschriften vind je in de zeevaart niet. Daar gaat het meer om de eigen discipline van de bemanning en de officieren aan boord. Als daar iets fout gaat, moet daartegen opgetreden kunnen worden en tot nu toe is daar een grote historische ervaring mee opgedaan. Die moet je niet weggooien.

De heer **Van Waning** (D66): En daarbij een concrete vraag aan de heer Van Gijzel: waarom wordt niet de a-contrarioedenering die ik aan de minister voorlegde gebruikt? Ik sprak over het vergelijken van appels met peren. Er zijn vele verschillende soorten ongevallen. Het traject daarvoor moet nog helemaal worden ingevuld, maar nergens ter wereld bestaat een model waarin wegverkeer, rail- en luchtverkeer met zeescheepvaart geïntegreerd zijn. In deze sector loopt het goed. Alle takken van deze sector, zoals de federatie van werknemers bij de zeevaart, de visserij en de baggeraars, werken hier goed mee. De Raad van State heeft hier ook op gewezen. U gaat echter nu, omdat die appels en peren in een nieuw fruitmandje worden gestopt, die ene vrucht schillen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De minister riep mij tot de orde toen ik sprak over de woestijnwet, maar nu moet ik u tot de orde roepen. Er waren vele raden in dit land die vonden dat ze bestaansrecht hadden. Desalniettemin heeft men op een gegeven moment besloten om bepaalde uitwassen terug te dringen. En daar is die woestijnwet voor in het leven geroepen. We proberen dus meer eenvormigheid te krijgen. Mijn uitgangspunt is in eerste instantie eenvormigheid. Dat uitgangspunt was de grondslag voor de totstandkoming van de Raad voor

Van Gijssel

verkeer en waterstaat. Ik zie dus niet in waarom die eenvormigheid moet worden doorkruist.

De heer **Van Waning** (D66): U doorkruist die andere eenvormigheid. We hebben in dit land tuchtrecht en ik heb u voorbeelden gegeven van een uitbreiding daarvan in de laatste jaren.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): We hebben allemaal argumenten gegeven. De heer Poppe sprak over het sjoeren van deklasten en op grond van die argumenten zou er tuchtrecht moeten komen. Ik zal uw boekjes lezen, maar als u zich eens verdiept in de luchtvaart, komt u tot de conclusie dat er – als je er echt goed naar kijkt – niet veel verschil tussen zit.

Ik heb in verband met het defensieonderzoek gewezen op Zweden en Finland. Uit de aard van de bondgenootschappelijke relatie bestaat er een iets andere samenhang. De minister zei, nadat ze een aantal bezwaren noemde, dat ze een gesprek met Defensie wil aangaan. Zij ziet ook dat delen van Defensie puur civiel zijn. Laat ik dit met beide handen aangrijpen en de minister vragen dit gesprek spoedig te voeren en daarover te rapporteren zodat we bij de evaluatie daarover nadere afspraken kunnen maken.

Met betrekking tot het punt van het incident blijf ik met hetzelfde punt zitten als de heer Poppe: het een is een kan-bepaling en het andere is een verplichting.

Met betrekking tot het amendement op stuk nr. 19 merk ik het volgende op; ook de heer Biesheuvel is erop ingegaan. Het internationale zeerechtverdrag verplicht ons niet om het te doen middels een transportveiligheidsraad of een Transportongevallenraad. Het verplicht wel tot onderzoek en dat kan door de scheepvaartinspectie plaatsvinden.

Voorzitter! Ik wil afsluiten. "Indien de motie van de heer Van Waning wordt aangenomen, zijn wij tegen de wet." Dat zou een onzinnige redenering zijn en zo is de redenering die hij andersom neerlegt, ook onzinnig, want iedereen zegt hier dat het niets met elkaar te maken heeft. Ik zou het buitengewoon kwalijk vinden als de heer Van Waning aan een echte verbetering op het gebied van transportveiligheid in Nederland in de weg zou laten staan dat

eventueel het tuchtrecht op de door hem specifiek voorgestelde onderdelen niet tot stand komt. Dat zou ik krom vinden en ik zou het ook zeer betreuren.

Voorzitter! Wij zullen voor deze wet zijn, ook al wordt de motie van de heer Van Waning aangenomen.

De heer **Van Waning** (D66): Voor alle duidelijkheid wijs ik erop, voorzitter, dat ik heb gezegd dat bij onze beoordeling van dit wetsvoorstel mede in overweging wordt genomen de wijze waarop deze motie wordt behandeld in het geheel.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Dan ben ik benieuwd wat u daarmee bedoelt.

De heer **Van Waning** (D66): Laat dat nu maar aan ons over. Wij hechten hier bijzonder aan, maar u hoeft hier niet op een varkensprobleemachtige wijze te gaan peuren of we daar het kabinet op zullen laten vallen. Wij hechten zeer aan de motie en of dit nu zover gaat dat je op een gegeven ogenblik de minister vraagt eerst de motie te behandelen vóór de amendementen, enz., dat is iets dat u rustig kunt overlaten aan mij en aan het overleg daarover met mijn fractie en met de heer Blaauw. Maar dat we er sterk aan hechten, mag duidelijk zijn.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Uit uw intonatie nu versta ik toch iets anders dan uit de mededeling in tweede termijn.

□

Minister Jorritsma-Lebbink:

Voorzitter! Eerlijk gezegd heb ik een beetje verbaasd staan luisteren. Ik ben niet voor niets aan het begin van mijn eerste termijn nog eens ingegaan op de geschiedenis, want er was in deze Kamer slechts één fractie die vond dat het niet allemaal moest gebeuren. Dat was niet de fractie van de heer Van Waning. Sterker nog: zoals ik het mij herinner, was D66 buitengewoon enthousiast over het zo snel mogelijk alles onder één koepel brengen, met vier kamers, enz. Nu hoor ik de heer Van Waning eigenlijk alleen maar twijfels uiten, dat het zich nog maar zal moeten bewijzen en dat kleurloos onderzoek wellicht niet mogelijk is.

Mag ik erop wijzen dat dit kleurloze onderzoek van het begin af

het hart van dit voorstel is geweest? Anders moet men niet kiezen voor zo'n opzet. Van het begin af aan is het ook de bedoeling geweest dat het alleen zou gaan over ongevals-onderzoek. De heer Van Waning wist derhalve of had althans kunnen weten, dat op het moment dat we over de TOR een wetsvoorstel indienden en hij door zou willen gaan met dingen die nu binnen een raad gebeuren die er straks niet meer zullen zijn, hij daar een andere oplossing voor zou moeten zoeken. Van het begin af aan was ook duidelijk dat het nooit zo zou kunnen zijn dat de TOR ook tuchtrecht zou kunnen uitvoeren. Dan doe je namelijk juist niet wat woordvoerders vanaf het begin zo graag wilden.

Ik ben dus een beetje verbaasd dat nu plotseling het een aan het ander wordt gekoppeld. Waarom zouden we die discussie nu moeten voeren? Het is heel eenvoudig: als de woordvoerders met elkaar van mening waren dat er één TOR moest komen, met vier kamers, waarin het meeste werk dat op dit moment door de Raad voor de scheepvaart gebeurt, ook moet worden ondergebracht, dan betekent dat iets voor de rest van het werk. Dan is het logisch dat je op dat moment gaat bekijken of dit werk nog moet worden voortgezet of niet. Op basis van dat onderzoek ben ik tot de conclusie gekomen dat het niet zou moeten worden voortgezet, omdat inmiddels vrijwel alles geregeld is; voorzover het nog niet geregeld is, wordt het geregeld. Dat is mijn conclusie, maar de heer Van Waning moet de discussie niet omdraaien. Het is niet zo dat, als wij nu zo'n TOR instellen, we zeggen: alles wat de TOR doet, halen we even af van de Raad voor de scheepvaart en voor de rest mag de Raad voor de scheepvaart blijven bestaan, waarbij we niet kijken naar de overige taken. Ik vind dat op een moment dat je met een herstructurering bezig bent voor wat betreft het ene, het volstrekt gerechtvaardigd is dat je ook de andere taken bekijkt.

De heer **Van Waning** (D66): Het is volstrekt gerechtvaardigd dat ik namens mijn fractie uitspreek dat wij voor de TOR zijn. Wij hebben de motie-Van Vlijmen destijds niet ondertekend, maar wel die van Dankers c.s. In mijn eerste ronde heb ik gezegd welke voordelen wij hierin zien. Onze belangrijkste punt, al geuit

Jorritsma-Lebbink

in de allereerste schriftelijke ronde, is dat wij het tuchtrecht voor de zeescheepvaart overeind willen houden. Ik heb verder gezegd dat wij de zeescheepvaart niet blij moeten maken met een dooie mus: de zeescheepvaart komt in de scheepvaartkamer van de TOR. Ik heb de zeescheepvaart dus niet voorgespiegeld dat wij de Raad voor de scheepvaart overeind zouden willen houden voor zowel het onderzoek als voor het tuchtrecht. Met steun van de fractie van de VVD hebben wij ons via een motie ervoor ingezet om het tuchtrecht in stand te houden, buiten de TOR. In verband hiermee noemde ik artikel 98, waarin staat dat de TOR kan worden ingesteld, zij het dat de zeescheepvaart voorlopig daarbuiten kan worden gehouden, afhankelijk van wijziging van de Schepenwet. U bent daarin meegegaan, in die zin dat u democratisch bent en dus de motie, als zij wordt aangenomen, zult uitvoeren.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb het zo begrepen dat u uw medewerking aan de TOR afhankelijk stelt van aanvaarding en uitvoering van uw motie. Daar sla ik op aan, evenals de heer Van Gijzel. Wat u zegt, vind ik onbegrijpelijk. U was en bent een zeer groot voorstander van de TOR. Ook inhoudelijk begint u nu allerlei twijfels over de toegevoegde waarde van de TOR te uiten, wat mij verbaast, omdat u daarin tot nu toe zeer sterk geloofde: juist wel samenwerking, juist wel synergie, waardoor toegevoegde waarde ontstaat. Inmiddels ben ik daarvan overtuigd, en nu gaat u zeggen dat het zich allemaal nog moet bewijzen. U sprak over kleurloos onderzoek, en vroeg naar de toegevoegde waarde ervan. Daarbij wakte u een beetje de suggestie dat de Raad voor de scheepvaart toch beter alleen had kunnen blijven bestaan.

De heer **Van Waning** (D66): U legt mij woorden in de mond, en extrapoleert ons voortschrijdend inzicht. Nogmaals, ik heb vooropgesteld dat wij vanwege het streven naar meer veiligheid voor de TOR zijn. Wij hebben gevraagd of dat kleurloze onderzoek überhaupt mogelijk is. In de twee jaar voorbereiding bent u geswicht van VVD-woordvoerder die tegen het voorstel was, naar een instemmend standpunt. Functioneel zal dat ook

wel moeten. Bij ons kwam er op een gegeven ogenblik ook meer kennis door de enorme inbreng, ook vanuit de verschillende sectoren. Als hier een wet wordt behandeld die wij steunen, vind ik het alleen maar realistisch dat wij zeggen dat het kleurloos onderzoek zich in de praktijk zal moeten bewijzen, en dat de evaluatie die gemaakt zal worden vanwege de persoonlijke oorzaken die ten grondslag liggen aan ongevallen, lastig zal zijn. U heeft niet gereageerd op mijn uitspraak, dat iedereen op basis van een openbaar rapport van de TOR naar de rechter kan stappen om te vragen om een getuigenverhoor. De officier van justitie kan dat overigens ook doen. Met andere woorden: ik vrees dat het kleurloze in de praktijk gemakkelijk valt te omzeilen. Dat laat onverlet dat wij voor de TOR zijn.

De **voorzitter**: U maakt van uw interruptie een hele termijn. Na wat er gewisseld is, valt er over en weer niet veel meer te verhelderen. Houd het kort!

De heer **Van Waning** (D66): Over de motie nog het volgende: de heer Van Gijzel heeft het intonatieverschil zo geïnterpreteerd, dat hij niet verwacht dat wij het kabinet daarop zullen laten vallen. Wel hechten wij zeer aan aanneming en uitvoering van de motie.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik zou bijna zeggen: dat moest er nog bijkomen! Als de Kamer niet zou geloven in kleurloos onderzoek, moet zij de TOR niet instellen. Dat is mijn grootste bezwaar tegen uw opmerking. Degenen die twijfelen aan de mogelijkheid van werkelijk kleurloos onderzoek, zijn degenen die tegen de TOR, voor geïntegreerd onderzoek en tegen een apart neutraal onderzoek zijn. Ik vind dat als wij daaraan twijfelen, wij er niet aan moeten beginnen. Dat is waarom ik zoveel bezwaren tegen die opmerkingen heb. Er is al jaren neutraal onderzoek op het terrein van de luchtvaart, waar inderdaad, zoals de heer Van Gijzel terecht zegt, ook het merendeel van de ongevallen veroorzaakt wordt door menselijk falen. Dat is niet anders dan in de zeescheepvaart. Dat proberen ze ons wel te doen geloven, maar dat is echt niet zo. Ik ben ook van mening dat het veel fraaier zou zijn als wij

voor alle transportsectoren op dezelfde manier werken.

Voorzitter! Ik heb eerlijk gezegd weinig behoefte om nog een keer de discussie met de heer Poppe te hervatten over de deskundigen. Ik ben niet van plan om deskundigen uit geleidingen op te gaan nemen. Daar komt hij elke keer weer op terug. Er worden inhoudelijk deskundigen aangetrokken.

De **voorzitter**: Nu lokt u interrupties uit. Dit is drie keer gewisseld en u zegt dat u er geen behoefte aan heeft, maar u doet het vervolgens wel.

De heer **Poppe** (SP): Ik heb twee vragen gesteld. Als de minister daar antwoord op geeft, is het klaar.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De heer Poppe formuleerde het nu anders dan de vorige keer. Ik zeg nog een keer dat het niet de bedoeling is dat deskundigen voortkomen uit geleidingen. Daarom kan ik deze discussie niet voeren. Er komen deskundigen.

De heer **Poppe** (SP): U draait er nu een beetje omheen. Ik heb twee voorbeelden gegeven. Er melden zich twee deskundigen aan. Geef daar dan antwoord op.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Geen van beiden dus.

De heer **Poppe** (SP): Dan krijgen wij dus geen TOR.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat zult u straks wel zien.

Voorzitter! Ten aanzien van het amendement op stuk nr. 12 wil ik nogmaals zeggen dat artikel 28, eerste lid, regelt dat bij AMvB regels over de meldingsplicht bij ongevallen en ernstige incidenten in de luchtvaart zullen worden gegeven. Het eerste lid slaat dus wat betreft incidenten uitsluitend op de luchtvaart. In het tweede lid wordt geregeld dat bij andere incidenten ook aanwijzingen kunnen worden gegeven. Dat betreft mede de overige verkeerssoorten, maar er wordt een uitzondering gemaakt voor het wegverkeer. Daarvoor geldt het niet. Ongevalsmeldingen geven daar voldoende informatie. Het verschil tussen het eerste en het tweede lid zijn de woorden "worden" en "kan". Ingevolge het eerste

Jorritsma-Lebbink

lid zullen er niettemin niet voor alle sectoren regels komen. Voor ongevallen in het wegvervoer komen die er in elk geval niet. Met andere woorden, het eerste lid slaat uitsluitend op ernstige incidenten in de luchtvaart en het tweede op de overige incidenten. Daarin staat dat er aanwijzingen kunnen komen, maar niet dat ze er in alle gevallen moeten komen. Maar als er aanwijzingen komen, moet men zich er wel aan houden. Het is geen vrijwillige melding. Het amendement van de heer Poppe leidt er echter toe dat alle incidenten, ook die in het wegverkeer, aangemeld moeten worden. Daar ben ik niet voor en daarom ontraad ik het amendement.

De heer **Poppe** (SP): Ik heb daar een vraag over gesteld. Als het laatste wat de minister zei haar grote bezwaar is, ben ik bereid om het amendement zodanig aan te passen dat dat niet meer van kracht is op het wegverkeer. Heeft de minister dan geen grote bezwaren meer?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar wat dan overblijft, is al geregeld in lid 2 van hetzelfde wetsvoorstel.

De heer **Poppe** (SP): Nee, dan blijft de rest overeind.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik houd erover op. Ik heb het nu drie keer uitgelegd, maar het dringt niet door.

Over het amendement van de heer Biesheuvel op stuk nr. 19 het volgende. Ik heb hier artikel 94, zevende lid, van het Verdrag recht van de zee, waarin staat dat iedere staat een onderzoek dient te laten instellen door of ten overstaan van een na behoren bevoegd persoon of bevoegde personen, naar elk ongeval op zee of voorval verband houdende met navigatie op volle zee, waarbij een schip dat zijn vlag voert, is betrokken en dat verlies aan mensenlevens of ernstig letsel aan onderdanen van een andere staat of ernstige schade aan schepen of installaties van een andere staat of aan het mariene milieu heeft veroorzaakt. Dat is de letterlijke tekst van het verdrag. De vraag is dan of dat allemaal onderzocht moet worden door de TOR en niet door de scheepvaartinspectie. Dat ligt wel in de rede. Als de TOR de instantie is die onafhankelijk onderzoek doet, doet de scheepvaartinspectie niet

meer het vooronderzoek, maar kan natuurlijk wel naar behoefte door de TOR worden ingeschakeld.

Ik kom nog even terug op de discussie met Defensie. Naar mijn mening kan de Kamer daar zelf op terugkomen. Volgens mij is de evaluatie van deze wet namelijk later voorzien dan het moment waarop de Kamer de minister van Defensie zal spreken over de ongevallenraad van Defensie. Dan zou het onderwerp dus in elk geval terug kunnen komen.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Voorzitter! Er bestaat nog enige onduidelijkheid over het vorige onderwerp. Het betekent dus dat de TOR opdracht moet geven aan de scheepvaartinspectie. Die zin heeft de minister immers uitgesproken. Dat lijkt mij op zichzelf niet noodzakelijk. De Transportongevallenraad is echter in het leven geroepen om ervaring op te doen op het gebied van veiligheid. En in lang niet alle gevallen doe je daarmee ervaring op. Het lijkt mij dus dat de Transportongevallenraad zelf kan kijken in welke gevallen hij onderzoek zou moeten doen om te kijken of dat voor de veiligheid iets op zou leveren.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat zou ik niet willen doen, want dat betekent per saldo het volgende. Als de Transportongevallenraad besluit om het niet te doen, dan moeten wij ervan uitgaan dat de scheepvaartinspectie het doet, terwijl dat nergens geregeld is. Ik wil in de wet laten staan dat de TOR het moet doen. Vervolgens moeten er natuurlijk werkafspraken gemaakt worden tussen de scheepvaartinspectie en de TOR. De scheepvaartinspectie doet dat soort werk dan vervolgens wel onder verantwoordelijkheid van de TOR.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Dat zou dus betekenen dat het amendement op stuk nr. 19 enige aanpassing verdient.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het hoeft helemaal niet ingediend te worden, want het moet gewoon gebeuren onder verantwoordelijkheid van de TOR. Er staat nergens dat de TOR dan ook zelf altijd mannetjes daarheen moet sturen. Daarover moet men afspraken maken. De TOR zal er dus ook verantwoordelijk voor

zijn dat het gebeurt. En hoe het gebeurt, is dan een tweede.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ik voel mij als stand-in een beetje gehandicapt en ik geloof dat dat ook voor de heer Biesheuvel geldt. Wij zullen de woorden van de minister in ieder geval wegen en kijken wat wij daarmee doen.

De heer **Biesheuvel** (CDA): Ik wil toch nog wel even expliciet de volgende uitspraak horen. De minister heeft eerder opgemerkt dat het amendement op stuk nr. 19 in strijd is met de internationale regelgeving. De tekst die de minister nu heeft voorgelezen, betekent dat zij daar nu niet meer zo stellig over is.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, dat betekent het niet. In de Schepenwet staat precies dezelfde verplichtende tekst ten aanzien van de Raad voor de scheepvaart. Dit wordt dus letterlijk overgenomen in de Wet Transportongevallenraad. Dat moet ook, omdat er in een wet in Nederland moet staan dat er een instantie is die onderzoek moet doen. Er mag niet staan: ze kunnen het doen en als zij het niet doen, moet een ander het doen. Dat kun je nooit in een wet opnemen. Iemand moet ervoor verantwoordelijk zijn dat het gebeurt. Dat was de Raad voor de scheepvaart en dat wordt nu de TOR.

De heer **Biesheuvel** (CDA): Voor alle duidelijkheid: de achtergrond van dit alles heeft natuurlijk te maken met het niet overspoeld worden met onderzoek. De selectiviteit van het onderzoek is de achtergrond van het geheel. Het is dus de vraag of wij niet hetzelfde bedoelen, maar van mening verschillen over de weg waarlangs het moet gebeuren.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik denk het niet. Immers, ook bij luchtvaart moeten alle ongevallen onderzocht worden. Dat is toch conform internationale regelgeving. Natuurlijk kun je vervolgens selecteren en kijken welke ongevallen in elk geval door de TOR nader moeten worden bekeken. Er kunnen ook kleine ongevallen zijn die door de scheepvaartinspectie kunnen worden onderzocht, met een verslaglegging aan de TOR. Dat is echter een zaak die de TOR zelf kan oplossen, ook in overleg met de scheepvaartinspectie.

Jorritsma-Lebbink

De heer **Biesheuvel** (CDA): Is de minister van mening dat de internationale regelgeving met betrekking tot luchtvaart hetzelfde is als die met betrekking tot scheepvaart?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja, in beide gevallen is er sprake van een verplicht onderzoek.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

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

Daartoe wordt besloten.

Sluiting 17.00 uur



Lijst van ingekomen stukken, met de door de voorzitter terzake gedane voorstellen:

1. de volgende brieven:

een, van de minister van Buitenlandse Zaken, over de in voorbereiding zijnde verdragen (23530, nr. 28);

een, van de minister van Justitie, ten geleide van een notitie met maatregelen ter voorkoming en bestrijding van geweld op straat (25907);

een, van de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen, over de Informatiebeheergroep in Groningen (24724, nr. 19);

twee, van de staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen, te weten: een, over het BVN-project (24808, nr. 52);

een, over concessiewetgeving (25600-VIII, nr. 67);

een, van de minister van Economische Zaken, ten geleide van antwoorden op vragen die gesteld zijn tijdens het wetgevingsoverleg van 18 februari 1998 over de ontwerp-Elektriciteitswet (25621, nr. 57).

Deze brieven zijn al gedrukt en rondgedeeld;

2. een, brief van de minister van Justitie, houdende intrekking van het wetsvoorstel Wijziging van de Rijkswet op het Nederlandschap (23594, R1496, nr. 34).

De voorzitter stelt voor, deze brief voor kennisgeving aan te nemen;

3. de volgende brieven:

een, van de minister van Justitie, inzake Voorhangen penitentiaire maatregel;

twee, van de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen, inzake implementatie MUB;

een, van de minister van Defensie, inzake overeenkomst landstrijdkrachten met Verenigd Koninkrijk;

een, van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, ten geleide van de rapportages inzake uitvoering convenant doelgroepenbeleid industrie;

twee, van de minister van Economische Zaken, te weten: een, inzake het actieplan electronic commerce;

een, ten geleide van het rapport "Economische effecten van concurrentievervalsing door organisaties met exclusieve marktrechten";

twee, van de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, te weten: een, ten geleide van een afschrift van de brief aan de SER met daarbij gevoegd een adviesaanvraag over de jaarlijkse meting van de inkomensontwikkeling;

een, ten geleide van een tweetal rapporten inzake monitors JWG en banenpool 1996.

De voorzitter stelt voor, deze brieven door te zenden aan de betrokken commissies en niet te drukken;

4. een brief van de secretaris-generaal van het Europees Parlement, ten geleide van een aantal aangenomen resoluties.

Deze brief ligt op de griffie ter inzage;

5. een brief van mr. J.E.F.M. de Witte, over een niet ondertekend standaard-briefje van de Tweede Kamer.

Deze brief ligt op de griffie ter inzage.



Presidiumbesluit

Het Presidium heeft met eenparigheid van stemmen besloten, te stellen in handen van:

a. de vaste commissie voor Justitie: - het wetsvoorstel Wijziging van de Rijkswet op het Nederlandschap met betrekking tot de verkrijging, de verlening en het verlies van het Nederlandschap (25891, R1609);

b. de vaste commissies voor Justitie en voor Binnenlandse Zaken gezamenlijk:

- het wetsvoorstel Regels inzake de bescherming van persoonsgegevens (Wet bescherming persoonsgegevens) (25892);

c. de vaste commissie voor Binnenlandse Zaken:

- het wetsvoorstel Regels met betrekking tot de inlichtingen- en veiligheidsdiensten alsmede wijziging van enkele wetten (Wet op de inlichtingen- en veiligheidsdiensten 19..) (25877);

d. de vaste commissie voor Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen:

- het wetsvoorstel Wijziging van de Wet educatie en beroepsonderwijs en enkele andere onderwijswetten in verband met decentralisatie van de wachtgelduitgaven (Regeling decentralisatie wachtgelduitgaven bve) (25899);

e. de vaste commissie voor Sociale Zaken en Werkgelegenheid:

- het wetsvoorstel Wijziging van de Algemene nabestaandenwet in verband met gebleken onbillijkheden (25900);

- het voorstel van wet houdende technische verbeteringen in de Algemene bijstandswet, in de Wet inkomensvoorziening kunstenaars, in de Wet op de ondernemingsraden en in de Invoeringswet stelselherziening sociale zekerheid (25913);

- het wetsvoorstel Vaststelling van regels ter aanvulling van het inkomen van enkele groepen uitkeringsgerechtigden en belastingplichtigen (Wet inkomensaanvulling 1998) (25914).