

20ste vergadering

Woensdag 10 november 1999

Aanvang 10.15 uur

Voorzitter: Belinfante

Tegenwoordig zijn 120 leden, te weten:

Albayrak, Apostolou, Van Ardenne-van der Hoeven, Arib, Augusteijn-Esser, Balemans, Balkenende, Barth, Van Beek, Belinfante, Van den Berg, Biesheuvel, Bijleveld-Schouten, Van Blerck-Woerdman, Blok, De Boer, Van Bommel, Bos, Buijs, Bussemaker, Van de Camp, Cherribi, Cornielje, Crone, Dankers, Van Dijke, Dijksma, Dijkstal, Dittrich, Van den Doel, Duijkers Duivesteijn, Eisses-Timmerman, Essers, Eurlings, Feenstra, Geluk, Van Gent, Van Gijzel, Giskes, De Graaf, De Haan, Halsema, Hamer, Harrewijn, Hermann, Herrebrugh, Hessing, Hillen, Van der Hoek, Van der Hoeven, Hofstra, De Hoop Scheffer, Kamp, Kant, Karimi, Klein Molekamp, Van der Knaap, Kuijper, Lambrechts, Leers, Luchtenveld, E. Meijer, Th.A.M. Meijer, Melkert, Middel, Van Middelkoop, Mosterd, Nicolai, Niederer, Van Nieuwenhoven, Oplaat, Örgü, Oudkerk, Van Oven, Passtoors, Poppe, Rabbae, Reitsma, Remak, Van 't Riet, Ross-van Dorp, Rouvoet, Santi, Schimmel, Schoenmakers, Schutte, Smits, Spoelman, Van der Staaï, Van der Steenhoven, Stellingwerf, Stroeken, Terpstra, Timmermans, Udo, Valk, Ter Veer, Te Veldhuis, Vendriek, Verbugt, Verburg, Verhagen, Visser-van Doorn, Van der Vlies, Voorhoeve, M.B. Vos, O.P.G. Vos, Voûte-Droste, De Vries, Waalkens, Wagenaar, Van Walsem, Weekers, Weisglas, Van Wijmen, Wilders, Witteveen-Hevinga, Van Zijl en Van Zuijlen,

en de heren Hermans, minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen, De Grave, minister van

Defensie, mevrouw Adelmund, staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen, en de heer Van der Ploeg, staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen.

De **voorzitter**: Ik deel aan de Kamer mede, dat zijn ingekomen berichten van verhindering van de leden:

Van der Hoek, wegens bezigheden elders, alleen voor de middag-vergadering;

Rehwinkel, wegens verblijf buitenslands.

Deze berichten worden voor kennisgeving aangenomen.

Aan de orde is de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Instelling van een ongevallenraad Defensie (Rijkswet ongevallenraad Defensie) (26110, R1619).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

Mevrouw **Van Ardenne-van der Hoeven** (CDA): Voorzitter! Met het voor ons liggende wetsvoorstel instelling van een ongevallenraad Defensie wordt beoogd een raad in te stellen die onderzoek doet naar de oorzaken van ongevallen en incidenten met militaire schepen of luchtvaartuigen en naar de oorzaken van andere ongevallen met wegverkeer en van bedrijfsongevallen. De raad krijgt de bevoegdheid om op basis van onderzoeksrapporten aanbevelingen te doen aan

de minister om herhalingen van dergelijke ongevallen te trachten te voorkomen. De huidige twee ongevallenraden voor Defensie worden vervangen door één raad. Die zal bestaan uit drie kamers: één voor de scheepvaartongevallen, één voor de luchtvaartongevallen en één voor de overige ongevallen. De ongevallenraad Defensie zal zich niet met de schuldvraag gaan bezighouden, maar met de oorzaak van het ongeval. Dat is wat de CDA-fractie betreft ook juist de taak van een ongevallenraad.

Voorzitter! De leden van de vaste commissie hebben in de afgelopen maanden verschillende keren met de voorzitter van de Raad voor de transportveiligheid in oprichting, de heer mr. Pieter van Vollenhoven, gesproken. Hij pleit voor het samenvoegen van de defensie-ongevallenraad met de Raad voor de transportveiligheid. Zijn motivatie hiervoor is het krijgen van een onafhankelijk college dat ook eigener beweging onderzoek kan doen en het verkrijgen van betere kwaliteit van de vooronderzoeker, die niet noodzakelijkerwijs uit de krijgsmacht hoeft te komen. Op de vraag van de leden van de vaste commissie aan de minister om dit verzoek nader te bezien, is door de minister tot nu toe niet inhoudelijk gereageerd.

De CDA-fractie onderkent de noodzaak om te komen tot een raad die over een wettelijk geregelde bevoegdheid beschikt om geheel onafhankelijk vooronderzoek en onderzoek naar de oorzaak van militaire ongevallen binnen defensie te land, ter zee en in de lucht te doen. De CDA-fractie hecht eraan, de onafhankelijkheid van een dergelijk onderzoeksinstituut centraal te stellen. Zelfs de schijn van afhankelijkheid dient vermeden te worden.



De heer De Grave, minister van Defensie

Zo staat het in de memorie van toelichting bij de Wet Raad voor de transportveiligheid. Dit had eigenlijk ook bij het huidige wetsvoorstel vermeld moeten worden. De vraag is of met dit wetsvoorstel de door ons gewenste onafhankelijkheid voldoende wordt gewaarborgd. Een tweede vraag is of het per se noodzakelijk is om naast de Raad voor de transportveiligheid, die eveneens onafhankelijk onderzoek verricht naar ongevallen te land, ter zee en in de lucht, een aparte raad voor defensieongevallen te hebben.

Voor het verkrijgen van de gewenste onafhankelijkheid zijn twee amendementen ingediend. Met het amendement op stuk nr. 9 van de coalitiepartijen wordt beoogd de eigen onderzoeksbevoegdheid van de raad voorop te stellen naast de mogelijkheid om op verzoek van de minister onderzoek te verrichten. Dat zou de onafhankelijke positie van de raad vergroten ten opzichte van de strekking van het voor ons liggende wetsvoorstel. Daarin staat naast de mogelijkheid van de raad om zelfstandig tot het houden van een onderzoek te besluiten het onderzoek op verzoek van de minister voorop. Met het tweede amendement wordt beoogd de mogelijkheid te openen om deskundigen van buiten de defensieorganisatie aan te trekken. Voor beide amendementen geldt, dat de werking ervan in de praktijk zal

blijken. Het is inderdaad zuiver om een raad in te stellen die zoveel mogelijk onafhankelijk, zelfstandig en deskundig functioneert. De CDA-fractie beschouwt daarvoor beide amendementen van toepassing.

De CDA-fractie ziet evenwel in het verdere wetsvoorstel meerdere onderdelen die absolute onafhankelijkheid van de in te stellen defensie-ongevallenraad niet garanderen. Artikel 3 van de wet begint al met: "Er is een ongevallenraad Defensie, die ressorteert onder Onze Minister." De Raad voor de transportveiligheid ressorteert niet onder de betrokken minister. Die raad is een zelfstandig bestuursorgaan. Artikel 10 geeft aan dat de secretaris van de raad en de kamers benoemd wordt door de minister. De secretaris van de kamers dient afkomstig uit en in actieve dienst van de krijgsmacht te zijn, aldus het voorliggend wetsvoorstel. Er ligt nu een amendement van collega Harrewijn waarin tegemoet wordt gekomen aan het probleem dat wij in genoemd artikel signaleren.

In artikel 21 staat dat tot vooronderzoeker slechts benoemd kan worden een bij de krijgsmacht werkzame officier. Dit vergroot ook alweer de afhankelijkheid of de schijn van afhankelijkheid. Dat is wat ons betreft niet de bedoeling.

De argumenten die de minister noemt om niet tot integratie van dit

wetsvoorstel met de Wet transportongevallenraad te komen, verzetten zich niet tegen integratie. Ik noem daarbij de onderzoeksresultaten die anders dan bij de Raad voor de transportveiligheid met het oog op de beleidsontwikkeling voor de minister van belang zijn. Een dergelijk onderzoek kan toch ook door een geheel onafhankelijk college gedaan worden? Ook een advies van een dergelijk college zal de minister zich moeten aantrekken en moeten betrekken bij nieuw te vormen beleid. Ten tweede worden de militaire voorschriften genoemd, bijvoorbeeld van de NAVO. Onzes inziens zou een geheel onafhankelijk college daarmee ook rekening kunnen houden. Ten derde wordt gesproken van militair materieel dat afwijkt van civiel materieel. Kennis van materieel zal toch in ieder geval aanwezig moeten zijn, in welk college dan ook, dus dan ook kennis van militair materieel. Ten slotte wordt gewezen op het verschil tussen wet en rijkswet. Volgens ons moet dat verschil toch praktisch overbrugbaar zijn.

Mevrouw de voorzitter! De CDA-fractie vindt dat er meer argumenten voor samenvoeging van en op z'n minst samenwerking tussen deze twee raden pleit dan tegen. De onderscheiden werkerreinen transport te land, ter zee en in de lucht, wapens en munitie, en milieu hebben grote overeenkomsten. Bundeling van krachten en deskundigheid zijn op zichzelf al waardevol, maar vergroten bovendien de onafhankelijkheid ten opzichte van de minister. En dat is relevant. Alles overwegende, vindt de CDA-fractie samenvoeging van beide raden het meest logisch, waarbij de voorgestelde militaire kamers opgaan in de bestaande kamers van de Raad voor de transportveiligheid en een extra kamer voor militaire ongevallen wordt toegevoegd. Ten aanzien van het omgaan met geclassificeerde gegevens bij onderzoek zal er een aparte procedure moeten komen die goed moet worden vastgelegd.

Gelet op de reacties die schriftelijk zijn gegeven in het verslag en op onze houding nu – wij hebben niet meegedaan aan het schriftelijk verslag – ziet het er naar uit dat een meerderheid van de Kamer de wens heeft om beide raden samen te voegen. Wat de CDA-fractie betreft lijkt het dan ook wijs dat de minister

Van Ardenne-van der Hoeven

met zijn beantwoording in eerste termijn daarmee rekening houdt. Waarom zouden wij nu uitputtend een wetsvoorstel gaan bespreken, als een meerderheid van de Kamer vindt dat het anders moet, dus dat integratie en onafhankelijkheid gewenst zijn? Het zou dan beter zijn om de behandeling van het voorliggend wetsvoorstel op te schorten om na ommekomst van beraad van de minister te bezien wat wij zouden moeten doen.

Voorzitter! Ik heb nog een aantal amendementen achter de hand met betrekking tot de artikelen 3 en 21; ik heb ze nog niet ingediend omdat ik graag de eerste termijn van de minister wil afwachten.

□

De heer **Harrewijn** (GroenLinks): Mevrouw de voorzitter! Het is op zichzelf een goede zaak dat de discussie over ongevallen- en veiligheidsraden gaande is. Het is van groot belang ons te realiseren wat wij moeten doen met en na ongevallen. De afgelopen jaren hebben wij er een paar heftige ervaringen mee gehad. Het is zaak dat een en ander goed en onafhankelijk geregeld wordt. Ook ik ben van mening dat met betrekking tot het voorliggende wetsvoorstel te weinig een poging is gedaan tot integratie in de Raad voor de transportveiligheid. Op zichzelf zijn er veel ongevallen die prima door die raad afgehandeld kunnen worden, mits die raad goed is toegerust en ermee bekend is hoe met geclassificeerde gegevens moet worden omgegaan. Die poging is echter niet gedaan. Als wij de minister vragen zijn huiswerk over te doen, is er de komende jaren nog steeds niets. Ik kies dan ook voor amendering van de Rijkswet ongevallenraad Defensie. Ik verzoek de minister om de komende jaren te bezien op welke wijze het werk van beide raden in elkaar geschoven kan worden. Er zijn evaluaties afgesproken. Een aantal terreinen moet nog worden ondergebracht, omdat er nog geen raden voor zijn. Dat is een goede gelegenheid om na te gaan op welke terreinen meer samengewerkt kan worden.

Is het niet beter om een aantal specifieke Defensiekwesties onder te brengen bij een aparte kamer bij de Raad voor de transportveiligheid? Zaken die niet per se door Defensie gedaan hoeven te worden, moeten

ook niet apart gebeuren. Op stuk nr. 11 heb ik een amendement ingediend waarin een en ander preciezer wordt aangegeven. Onderzocht worden personen die werkzaam zijn voor de minister, maar het zal niet de bedoeling zijn dat bij een ongeval van elke Jan Soldaat, bijvoorbeeld op vakantie, onmiddellijk de ongevallenraad Defensie uitrukt. Men is ongerust dat de ongevallenraad Defensie in de praktijk geneigd is of grond heeft, zaken naar zich toe te trekken. Met het amendement op stuk nr. 11 ten aanzien van de artikelen 2 en 42 wordt beoogd dat een ongeval of incident behandeld wordt door de ongevallenraad Defensie als betrokkene feitelijk werkzaam is bij Defensie, dus in functie. Ik vraag de minister een degelijke reactie geven op het verzoek om de komende jaren te streven naar het in elkaar schuiven van de raden, zodat afbakingsproblemen tot het verleden behoren.

Mijn grote zorg is de onafhankelijkheid. Collega Timmermans heeft een amendement ingediend waarmee wordt beoogd dat de leden van de raad niet per se afkomstig moeten zijn van Defensie. Het lijkt mij een onnodige inperking dat de leden op basis van de wet ex-officieren van Defensie moeten zijn. Ik steun dan ook het amendement van de heer Timmermans.

Met mijn amendement op stuk nr. 12 wordt beoogd dat de secretarissen van de kamers van de raad ook niet per se afkomstig moeten zijn van Defensie. In de praktijk zal dat regelmatig voorkomen, maar ik kan mij ook deskundigen voorstellen van buiten Defensie. Ik leg dus de nadruk op deskundigheid en niet op afkomst.

Mijn amendement op stuk nr. 13 is een aanvulling op het amendement van de heer Timmermans. Als het initiatief tot een onderzoek bij de raad in plaats van bij de minister wordt neergelegd, moet er wel een meldingsplicht komen, want ook de verantwoordelijkheid verschuift dan. In het amendement-Timmermans worden de minister en de raad eigenlijk gelijkgesteld. Het lijkt mij dan zuiverder om, analoog aan de Raad voor de transportveiligheid, ook een meldingsplicht in te voegen voor ongevallen of incidenten zoals bedoeld in artikel 2.

Ik heb nog twee andere amendementen, maar die zijn helaas nog niet rondgedeed. De interne

communicatie via e-mail is soms prachtig, maar het kan ook misgaan. Ik hoop dan ook dat de amendementen dadelijk zullen komen. Zij betreffen onder meer de openbaarheid. Het eerste gaat over artikel 21, waaraan ik een nieuw lid wil toevoegen met de volgende inhoud: de raad kan onze minister verzoeken, één of meer vaste vooronderzoekers te benoemen en hij gaat daartoe over als door de raad voldoende is aangetoond dat dit bijdraagt aan de kwaliteit, effectiviteit en doelmatigheid van het werk van de raad. Bedoeld is hier dat wij in plaats van het benoemen van een vooronderzoeker per incident of ongeval, de wettelijke mogelijkheid openen om deskundig en ervaren personeel te binden aan de raad. Deze mogelijkheid is nu in de wet niet voorzien, maar die lijkt mij wel wenselijk, ook voor de onafhankelijke deskundigheid van de raad.

De onafhankelijkheid wil ik nog eens bevestigen. In artikel 21, derde lid, waarin de vooronderzoekers worden geregeld, heeft de minister bij nota van wijziging al de mogelijkheid geopend om de vooronderzoeker van buiten Defensie te laten komen. Naar mijn mening moet het helemaal niet worden geregeld. Nu staat als eerste vermeld dat het moet gaan om iemand die bij Defensie werkzaam is, maar elke suggestie dat militairen voorgaan, moet worden vermeden. Dit gedeelte zou geschrapt moeten worden, zodat de raad de gelegenheid krijgt om vooronderzoekers voor te dragen die voor het onderzoek van belang zijn op basis van hun kwaliteiten en niet op basis van hun achtergrond. Dit houdt in dat tevens in artikel 9, waarin de beloning wordt geregeld, een verwijzing naar artikel 21 dient te worden opgenomen, zodat onderzoekers die niet bij Defensie in dienst zijn, wel kunnen worden betaald. Dit is dus een bijkomende technische wijziging.

Op deze manier hoop ik te kunnen doorbreken dat raadsleden, secretarissen en vooronderzoekers per se uit de defensieorganisatie moeten komen. Als deze amendementen worden overgenomen, is de wet al een stuk opener en is er sprake van meer onafhankelijkheid, zodat het makkelijker is om deze raad over een paar jaar samen te voegen met de Raad voor de transportveiligheid.

□

De heer **Niederer** (VVD): Voorzitter! In het kader van de begrotingsbehandeling 1996 werd aangekondigd dat een voorstel van rijkswet zou worden ingediend dat voorzorg in de oprichting van een ongevallenraad Defensie: een aparte ongevallenraad voor onderzoek naar militaire ongevallen en incidenten, los van het civiele ongevallenonderzoek. Vandaag behandelen wij plenair het wetsvoorstel dat op brede instemming mag rekenen, althans gezien de schriftelijke inbreng van de diverse fracties. Die instemming is naar het oordeel van de VVD-fractie terecht. Wij vinden inderdaad dat het ongevallenonderzoek ten behoeve van Defensie een afzonderlijke, wettelijke rijksregeling verdient. Defensie werkt met uiterst gevoelige, geheime industriële informatie waarvan de geheimhouding naar ons oordeel optimaal gewaarborgd blijft bij een eigen ongevallenonderzoeksraad.

Eerder is gesuggereerd aansluiting te zoeken bij de Raad voor de transportveiligheid, die onderzoek doet naar civiele ongevallen. Binnen deze raad zou een militaire kamer moeten komen die zich zou richten op militaire ongevallen. De raad zou meer garant staan voor onafhankelijkheid en onpartijdigheid van het onderzoek. Dit punt hebben de coalitiepartners onderkend. Eind juni van dit jaar hebben PvdA, D66 en VVD twee amendementen ingediend die de onafhankelijkheid en onpartijdigheid ten opzichte van de minister van Defensie verstevigen. Ik ga inhoudelijk niet op deze amendementen in; zij zijn op zich duidelijk en wellicht wil de eerste indiener van die amendementen, collega Timmermans, daar nog iets over zeggen.

Een eventuele samenvoeging met de civiele Raad voor de transportveiligheid is naar ons oordeel thans prematuur. De Raad voor de transportveiligheid is zelf nog maar een paar maanden in deze constructie in functie. Daarnaast wacht Defensie met smart op haar eigen ongevallenraad. De nasleep van de Herculesramp toont dat overduidelijk aan. De VVD-fractie meent dan ook dat zowel de Raad voor de transportveiligheid als de ongevallenraad Defensie eerst maar eens aan de slag moet, waarna later – bijvoorbeeld na twee jaar – op basis van praktijkerva-

ringen altijd nog kan worden beoordeeld of samenwerking en samenvoeging niet wenselijker is. Ik vraag de minister dan ook of hij wil toezeggen dat de rijkswet bijvoorbeeld na twee jaar wordt geëvalueerd en dat het punt van de samenvoeging daarbij expliciet wordt betrokken. Dat lijkt ons het goede moment om weloverwogen en dus verantwoord een besluit te nemen over de kant die we met het militaire ongevallenonderzoek uit moeten.

Met verbazing heb ik kennisgenomen van het door de PvdA-fractie gesteunde voornemen van de D66-fractie – dat zijn nota bene mede-indieners van de twee genoemde amendementen – om thans een derde amendement in te dienen dat ertoe strekt om de rijkswet ongevallenraad Defensie een tijdelijke wet te laten zijn. Dat is een legislatief gedrocht, want je maakt een wet of je doet dat niet; je moet niet iets daartussenin doen. Bovendien wordt de evaluatie op die manier een papieren exercitie, omdat bij aanneming van dat derde amendement nu al vaststaat dat de ongevallenraad Defensie zal ophouden te bestaan. Behalve wetstechnisch niet fraai, vind ik het bovendien onhoffelijk ten opzichte van de minister om dit wetsvoorstel te elfder ure af te schieten. Dat gebeurt immers in feite met het voorgenomen nieuwe amendement.

In de nota naar aanleiding van het verslag is de regering uitgebreid en overtuigend ingegaan op de vragen van de VVD-fractie, die onder andere heeft geleid tot een nota van wijziging. Ik stel die vragen niet andermaal aan de orde en rond zo mijn eerste termijn af.

□

De heer **Timmermans** (PvdA): Mevrouw de voorzitter! Bij de behandeling van dit wetsvoorstel moeten we goed kijken naar de filosofie die je hanteert bij ongevallenonderzoek. Ik ben, net als een aantal van mijn collega's, in de afgelopen weken op een duidelijke manier met de neus op de feiten gedrukt toen wij nogmaals werden geconfronteerd met gegevens over de Herculesramp. Het belangrijkste discussiepunt naar aanleiding van zo'n ongeval is steeds hoe onafhankelijk het onderzoek is. Iedere twijfel die over de onafhankelijkheid van

een onderzoek blijft hangen, leidt ertoe dat de conclusies van dat onderzoek in twijfel worden getrokken. Met andere woorden: de mate waarin een onderzoek en de conclusies staan, hangt voor een groot deel af van de mate van onafhankelijkheid van dat onderzoek. Als de schijn blijft bestaan van een slager die zijn eigen vlees keurt, is dat funest voor de waarde van het onderzoek. Dat is de uitgangspositie van mijn fractie in deze discussie; dat is overigens al langer onze positie. Ik verwijs daarbij graag naar eerdere verslagen over dit onderwerp.

De minister heeft in eerdere discussies een aantal argumenten naar voren gebracht voor een specifieke ongevallenraad Defensie. Mijn fractie heeft steeds vastgehouden aan het standpunt dat het voor een volledig en een zo onafhankelijk mogelijk onderzoek noodzakelijk is dat men uitgaat van dezelfde filosofie als indertijd bij de instelling van de Raad voor de transportveiligheid. Ik heb de stukken nog eens doorgelezen die destijds erol speelden in de discussie hierover buiten het ministerie van Defensie werd gevoerd. Het viel mij daarbij op dat de argumentatie en de contraargumentatie in die discussie sterk op elkaar leken. In dat licht gezien ligt een integratie van beide vormen van onderzoek onder één raad zeker in de rede.

De minister heeft in eerdere discussies aangegeven drie redenen te zien waarom een specifieke defensieongevallenraad in het leven moet worden geroepen. Hij noemde als eerste reden de specifieke deskundigheid die nodig is bij ongevallen van militaire schepen en luchtvaartuigen. Zijn tweede reden was de mogelijkheid dat geclassificeerde defensiebelangen in het geding zijn, denk aan geheimen die niet openbaar mogen worden. Als derde reden noemde hij het feit dat de resultaten van het onderzoek van direct belang zijn voor de bedrijfsvoering en de bedrijfsontwikkeling. Dit zijn op zichzelf zeer valide argumenten die echter wel moeten worden afgewogen tegen de allesoverheersende eis van onafhankelijkheid.

De heer Niederer maakte reeds gewag van de twee amendementen die ik samen met hem en mevrouw Van 't Riet heb ingediend. Met het eerste amendement willen wij het mogelijk maken dat naast deskundi-

Timmermans

gen die werkzaam zijn geweest in de defensieorganisatie, ook deskundigen van buiten als lid of als plaatsvervangend lid van de defensieongevallenraad kunnen worden benoemd. Hierdoor wordt de onafhankelijk van de ongevallenraad vergroot. De taakuitoefening is dan immers losgemaakt van de defensieorganisatie. Met het tweede amendement beogen wij de ongevallenraad Defensie de mogelijkheid te geven, niet alleen op verzoek van de minister maar ook eigener beweging een onderzoek te starten. Deze amendementen vergroten de onafhankelijk van de raad, hetgeen niet wegneemt dat er problemen resterend. Zo wees de heer Harrewijn terecht op de positie van de vooronderzoeker. Deze medewerker van de defensieorganisatie verkeert in een enigszins lastig parket, omdat hij als eerste ter plekke is en als eerste moet rapporteren. Ik zeg niet dat het zo is, maar dit roept toch weer het beeld op van de slager die zijn eigen vlees keurt. Volgens mij is dat een ongewenste situatie.

Ik kom nu op de opmerkingen die de heer Niederer heeft gemaakt over de vorm waarin dit wetsvoorstel is gegoten. Hij maakte gewag van een amendement dat mevrouw Van 't Riet nog moet indienen. Ik geef er de voorkeur aan, pas op dit amendement in te gaan als het daadwerkelijk is ingediend. Volgens de heer Niederer is de samenvoeging van de twee raden prematuur. Hij vindt dat deze raden eerst maar eens aan de slag moeten gaan en stelt verder voor om het werk van deze raden na twee jaar te evalueren.

Er is best wat voor te zeggen om de minister niet terug te sturen met de opdracht een nieuw wetsvoorstel te formuleren waarin alles wordt geïntegreerd. Mijn fractie is namelijk van mening dat de huidige situatie niet langer mag voortduren. Tegelijkertijd zijn wij echter van mening dat het onderzoek idealiter onder één raad zou moeten vallen. Ik vind het bijna een semantische discussie of men nu zegt dat de zaak moet doorgaan zoals nu is voorgesteld en dat er na twee jaar wordt geëvalueerd, óf dat de Kamer ervoor zorgt dat die evaluatie meteen en grondig plaatsvindt, zodat men in staat is om over twee jaar beslissingen te nemen. Als de wet een tijdelijk karakter wordt gegeven, is men wel gedwongen om over twee jaar met nieuwe maatregelen te

komen. Ik ben het niet eens met degenen die menen dat de wet dit onderuit haalt. Ik houd staande dat het te prefereren valt om de raden samen te voegen. Ik nodig de minister uit, nog eens in te gaan op zijn argumenten tegen een dergelijke samenvoeging.

Mevrouw **Van Ardenne-van der Hoeven** (CDA): U duidt op een evaluatie op enig moment. Wat valt er naar uw oordeel te evalueren wanneer het om een tijdelijke raad gaat? Ik betrek hierbij het standpunt van de fractie van de PvdA.

De heer **Timmermans** (PvdA): Niet alleen de ongevallenraad Defensie moet worden geëvalueerd. Ik heb begrepen dat in de komende periode ook nogal wat zaken bij de Raad voor transportveiligheid aan evaluatie onderhevig zouden zijn. Die zaken kunnen worden betrokken bij de beantwoording van de vraag hoe straks verder moet worden gegaan. Ik wil geen conclusies vooraf trekken, maar houd staande dat de integratie van beide raden de voorkeur verdient.

Mevrouw **Van Ardenne-van der Hoeven** (CDA): Bent u van oordeel dat deze evaluatie niet afhankelijk is van ons oordeel over de integratie van beide raden?

De heer **Timmermans** (PvdA): Ik denk dat men het zo zou kunnen formuleren. Onze positie is: "integratie, ja tenzij" en niet "geen integratie, tenzij".

De heer **Niederer** (VVD): Ik heb gesproken over een legislatief gedrocht; je maakt een wet of je doet dat niet. Echter, consistentie kan ik u niet ontzeggen. Bij de schriftelijke inbreng heeft u immers al de vraag opgeworpen waarover wij nu zo nadrukkelijk spreken. Acht u het mogelijk dat u, na ommekomst van de tijdelijke wet – in het amendement wordt wat dit betreft de datum 1 januari 2003 vermeld – de evaluatie zo onbevangen en onpartijdig kunt ingaan, dat het mogelijk is dat u dan de tijdelijke wet gewoon een niet tijdelijke wet laat zijn?

De heer **Timmermans** (PvdA): In antwoord op de vragen van mevrouw Van Ardenne heb ik al gezegd dat mijns inziens de beste optie is: integratie van beide raden,

tenzij bij de evaluatie wordt aangetoond dat het géén goede optie is.

De heer **Harrewijn** (GroenLinks): Steunt u de keuze voor de datum 1 januari 2003? De wet vervalt dan. Verwacht u dat dan de evaluatie helemaal rond is? De raden moeten eigenlijk nog van start. Is deze termijn niet te krap voor het goed afronden van de evaluatie? Bovendien, als deze wet vervalt, zal er een nieuwe moeten komen.

De heer **Timmermans** (PvdA): Ik denk dat dat best haalbaar is, mits de wil er is om het zo te doen.

□

De heer **Stellingwerf** (RPF): Mevrouw de voorzitter! Ik voer mede namens de fractie van het GPV het woord.

Meer dan een jaar nadat wij de Wet transportongevallenraad behandelden, komt nu de rijkswet ongevallenraad Defensie aan de orde. Bij de schriftelijke voorbereiding van deze behandeling hebben wij een kanttekening geplaatst bij het langdurige traject voor een uiteindelijk toch nogal beperkt onderwerp. Een belangrijke reden is natuurlijk het verschil van mening met betrekking tot de invulling van het begrip "onafhankelijkheid". Ik citeer: "Burgers hebben recht op onafhankelijk onderzoek bij rampen."

Dit is een citaat van enkele maanden geleden van mr. Pieter van Vollenhoven, voorzitter van de Raad voor de transportveiligheid. Hij reageerde met die uitspraak op de parlementaire enquête naar de Bijlmerramp. De kritiek van de voorzitter van de Raad voor de transportveiligheid was niet mals. Ik citeer nog een keer: "Wij zijn geconfronteerd met onderzoeksinstellingen waarvan je niet anders kunt zeggen dan dat de slager zijn eigen vlees keurt."

Van Vollenhoven vindt, volgens het Algemeen Dagblad van 11 februari 1999, dat de politiek met andere ogen naar de Raad voor de transportveiligheid en de ongevallenraad voor Defensie moet kijken. Die woorden hebben wij de afgelopen tijd uiteraard op ons laten inwerken. Wij stonden oorspronkelijk min of meer positief tegenover het voorliggende wetsvoorstel. Dat wordt ook wel duidelijk uit de nota



Mevrouw Van het Riet (D66)

naar aanleiding van het verslag. Maar in de tussentijd is er het nodige gebeurd met betrekking tot ongevallen en onderzoek in samenhang met transport en veiligheid. Het wetsvoorstel inzake de Raad voor de transportveiligheid is behandeld en aangenomen. De Bijmerenquête heeft plaatsgevonden. Er is gediscussieerd over de Herculesramp. Verder ligt de nota naar aanleiding van het verslag over dit wetsvoorstel voor. Wij hebben alle argumenten nog eens tegen het licht gehouden en ons afgevraagd of het op dit moment verstandig is de huidige voorstellen finaal door te voeren. Moeten wij tot de conclusie komen dat Defensie te allen tijde een eigen ongevallenraad dient te hebben of niet? Kan er gebruik worden gemaakt van bestaande deskundigheid en bestaande structuren, die wij in de afgelopen periode hebben gecreëerd? Kunnen wij die structuur misschien zelf versterken? Net als naar ik aanneem alle fracties hebben wij die argumenten de revue laten passeren.

Duidelijk is dat tegenover elk argument van de minister valide tegenargumenten te bedenken zijn. Die zijn ook ingebracht, vooral de kanttekening dat het integrale veiligheidsdenken van groot belang is en vereist, dat de verschillende ministeries zich met elkaars sectoren bezighouden. Dat spreekt ons wel

aan. In de kwaliteit en de onafhankelijkheid van de onderzoeker kan een grote meerwaarde liggen voor een bundeling van krachten. Het argument van de voorzitter van de Raad voor de transportveiligheid spreekt ons bij nader inzien zeer aan, zeker omdat Defensie vanwege de vredesmissies steeds meer met civiele organisaties zal gaan samenwerken.

Aan een belangrijk argument van de minister hecht ik zeker. Hij meldt ons dat geen onderzoek is gedaan naar de mogelijkheden om vertrouwelijkheid binnen de Raad voor de transportveiligheid te waarborgen. Dat is natuurlijk cruciaal. Bij Defensie wordt regelmatig gesproken over zaken die niet in den brede naar buiten moeten komen. Is de minister bereid na te gaan of die mogelijkheden aanwezig zijn?

Er zijn enkele amendementen ingediend, waarvan twee al wat eerder, waarmee wordt gepoogd de nieuwe raad een meer onafhankelijke positie ten opzichte van de minister van Defensie te geven. Vooral met het voorstel waarin het systeem om de eigen bevoegdheid van de raad om onderzoek te verrichten vooropstaat wordt dat nog eens onderstreept. Op die manier kan de hoofdtaak van de raad, het onderzoeken van ongevallen en incidenten met defensiematerieel en defensie-

personeel, beter worden uitgevoerd. Wij vinden dat verbeteringen.

Het is duidelijk dat met die amendementen wordt gepoogd de spanning te overbruggen tussen een eigen raad en een eventuele geïntegreerde raad. De raad kan worden ingericht zoals de regering dat voorstelt. In de nota hebben wij daarvoor geopteerd, maar uiteindelijk vragen wij ons toch af of dit de beste keuze is. Het risico dat er belangentegenstellingen ontstaan is in de huidige constructie groter dan bij onderbrenging van de raad bij de Raad voor de transportveiligheid. In wezen is er sprake van ondoelmatigheden. Wij sluiten ons aan bij de vragen die de CDA-fractie hierover heeft gesteld. De huidige constructie kunnen wij accepteren maar dan als een vorm van een overgangssituatie. In dat licht gezien is het amendement-Van 't Riet logisch. Indien een soort executie in het huidige wetsvoorstel wordt ingebouwd, is het de vraag of de bewindsman wil doorgaan met het wetsvoorstel.

□

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! De noodzaak voor het instellen van een ongevallenraad voor Defensie staat buiten kijf. Ik wijs op het lage aantal onderzoeksinstanties bij Defensie die bovendien zeer verouderd zijn. Ik noem de marinescheepsongevallenwet uit 1928. Luchtongevallen vallen niet onder een wettelijke regeling maar hebben een raad van advies. Ongevallen met militaire voertuigen en andere ongevallen, zoals met munitie, vallen al helemaal niet onder een specifieke raad. Integratie en het in leven roepen van een ongevallenraad liggen dus zeer voor de hand. Om deze reden hebben wij bij de vorige begrotingsbehandeling om een wettelijke regeling gevraagd.

Het is de bedoeling dat via deze wet onderzoek plaatsvindt naar de oorzaak van ongevallen en incidenten met schepen, luchtvaartuigen, bij militaire oefeningen of met munitie. Bij de begrotingsbehandeling hebben wij echter niet gediscussieerd over de vormgeving en wij worden thans met het resultaat daarvan geconfronteerd. Mijn fractie vindt dat er alles te zeggen is voor één ongevallenraad en niet voor een raad die specifiek voor Defensie bestaat. Er moet een integratie plaatsvinden met de Raad

Van 't Riet

voor de transportveiligheid. De minister stelt volgens de afspraak van verleden jaar de instelling van een ongevallenraad Defensie voor, maar dat spoort niet met elkaar.

Mijn fractie heeft zich hierover beraden en komt tot de conclusie dat het ongewenst is, de oude situatie te handhaven. Wij menen dat het mogelijk is daarvoor een tijdelijke wet, die specifiek voor Defensie is, in het leven te roepen. Hierbij wordt de integratie met de Raad voor transportveiligheid in 2003 in acht genomen. Bij de inrichting van deze raad moet rekening met deze integratie worden gehouden. Het is niet het mooiste verhaal, maar voor ons is het de beste oplossing binnen de marges die wij kennen.

Wij hebben in verband met de inrichting van de tijdelijke wet een amendement ingediend.

De heer **Van den Berg** (SGP): Wat bedoelt u met de woorden "binnen de marges die wij kennen"? Zijn dat juridische of politieke marges?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Als wij nu tegen deze wet stemmen, keren wij terug naar de oude situatie. Wij zullen dan de minister per motie verzoeken om te komen tot integratie met de Raad voor de transportveiligheid. Dit zal echter veel tijd kosten en dat vinden wij jammer. Daarom menen wij dat een tijdelijke wet tot 2003 de beste oplossing is. De argumenten om een aparte wet voor Defensie op te stellen vinden wij niet overtuigend.

De heer **Niederer** (VVD): Acht u het mogelijk dat, als die tijdelijke wet zou doorgaan, de ongevallenraad voor Defensie zodanig naar behoren functioneert, dat het in die constructie gecontinueerd kan worden? Of zegt u al op voorhand dat het moet naar de Raad voor de transportveiligheid? En hoe verhoudt zich dat tot uw schriftelijke inbreng van een jaar geleden?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Die schriftelijke inbreng was op een ander moment. Wij hebben in de fractie een discussie hierover gevoerd en zijn tot de conclusie gekomen dat dit de beste weg is. Dat kan gebeuren, maar verdient overigens geen schoonheidsprijs.

U geeft aan wat u wilt, mijnheer Niederer. Wij gaan een stap verder en zeggen nu reeds, zonder evaluatie

of wat dan ook, dat wij het gewenst vinden dat er één ongevallenraad komt en niet een aparte raad voor Defensie. Wij zien aan dat laatste zelfs nadelen. Daarom kiezen wij niet voor het traject dat u voorstelt.

De heer **Niederer** (VVD): Ik vind het enigszins opmerkelijk. U beroept zich op voortschrijdend inzicht. Dat kan, maar tegelijkertijd kijkt u in een kristallen bol en weet u nu al dat per 1 januari 2003 de meest wenselijke situatie is dat alles wordt ondergebracht in die civiele raad. Dat vind ik behalve knap ook buitengewoon opmerkelijk.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat kunt u vinden, maar het is geen glazen bol. Politiek is een kwestie van kiezen. Wij kiezen voor de vanuit onze invalshoek meest gewenste en meest efficiënte oplossing. Dat heeft met name te maken met de onafhankelijkheid van het onderzoek. Er zijn enkele amendementen ingediend die die onafhankelijkheid bevorderen. Juist bij Defensie is het noodzakelijk dat ongevallenonderzoek zo onafhankelijk mogelijk plaatsvindt. Dat kan naar onze mening het beste gebeuren door zo'n Raad voor de transportveiligheid.

De heer **Niederer** (VVD): Inderdaad moet het onderzoek onafhankelijk en onpartijdig worden uitgevoerd. Ik wijs u erop dat daarin in coalitieverband is voorzien door de indiening van een tweetal amendement die juist dat punt regelen. Ik begrijp echt niet wat het derde amendement op dat punt nog verbetert. Het is immers al keurig afgedicht met die twee amendementen waarover ik sprak! Ik denk dat u met het derde amendement iets geheel anders beoogt dan u nu beweert, mevrouw Van 't Riet.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): De situatie is inderdaad verbeterd door die twee amendementen, maar naar mijn mening wordt de meest optimale situatie bereikt als wij kiezen voor een Raad voor de transportveiligheid.

Voorzitter! Er worden argumenten genoemd om het apart te doen, te weten: specifieke militaire voorschriften, internationale en NAVO-voorschriften en specifieke deskundigheid. Wij denken dat een en ander ook tot zijn recht kan komen in een

Raad voor de transportveiligheid. Het argument defensiebelangen vinden wij arbitrair. De bedrijfsvoering kan verbeterd worden als de resultaten van het onderzoek bekend zijn.

Kan de minister nog ingaan op de vraag, in hoeverre een integratie in de Raad voor de transportveiligheid onmogelijk is vanwege het feit dat een rijkswet noodzakelijk is? Dit punt moet worden opgelost en ik zie niet meteen hoe dat moet gebeuren.

De verschillen in werkerreinen kunnen naar mijn mening ook worden opgelost binnen de Raad voor de transportveiligheid. Misschien moet er een aparte kamer komen?

De tijdelijke wet moet natuurlijk wel zo optimaal mogelijk functioneren. Het betreft immers een aantal jaren. Om de onafhankelijkheid te waarborgen is een aantal amendementen ingediend, dat door ons is medeondertekend. Met name de keuze van de vooronderzoeker en door wie die kiest gekozen zijn arbitraire zaken, zoals ervaringen in het verleden hebben geleerd. Nu wordt voorgesteld dat de minister de vooronderzoeker kiest. Ik hoef de naam Wolleswinkel maar te noemen en het referentiekader is al duidelijk. Het gaat mij er dus om dat inschakeling van mensen buiten Defensie ook mogelijk is. Verder meen ik dat de raad ook eigener beweging een onderzoek moet kunnen starten. Ten slotte hechten wij zeer aan openbaarheid van het onderzoek.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Ik wil mevrouw Van 't Riet een vraag stellen over de interpretatie van een amendement. Zij zegt eigenlijk: de komende jaren heb ik geen behoefte aan evaluatie van de wet, want ik weet nu al dat naar integratie moet worden gestreefd. Het wetgevende werk daarvoor moet op gang komen en de wet die wij nu behandelen heeft slechts een tijdelijk karakter. Dat zou hoe dan ook het einde betekenen van een aparte ongevallenraad Defensie. Is deze interpretatie juist?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik vind die tijdelijkheid ook noodzakelijk, omdat de uitvoering van deze wet moet sporen met de integratie. Als je die duidelijkheid niet geeft, moet je niet op deze weg verdergaan.

□

De heer **Van den Berg** (SGP):
Mevrouw de voorzitter! Ik wil dit wetsvoorstel graag bezien tegen de achtergrond van de noodzaak van een geïntegreerd veiligheidsbeleid. Dat thema heeft de laatste jaren terecht steeds meer nadruk gekregen. Nog niet zolang geleden hebben we hier gesproken met de ministers van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en van Justitie over een integraal veiligheidsprogramma. Daarbij is uitdrukkelijk gezegd dat eigenlijk sprake is van een drieluik. Daarbij gaat het om het integraal veiligheidsprogramma, het politiebestedel met de nota's daarover maar ook om het beleid met betrekking tot de externe veiligheid. Ook datgene waarover wij vandaag spreken behoort tot het geïntegreerd veiligheidsbeleid. Daartoe behoort dus systematisch aandacht voor onderzoek naar ongevallen en incidenten. Het inzicht in onze samenleving, dat een geïntegreerde benadering van de risico's die onze moderne samenleving op allerlei gebied met zich brengt, zeer grote voordelen biedt, neemt toe. Daarom heeft mijn fractie met veel enthousiasme de totstandkoming van de Raad voor de transportveiligheid gesteund. Wij achten die totstandkoming een zeer belangrijke ontwikkeling.

Ik zeg dit omdat in het kader van de voorbereiding van het wetsvoorstel voor de instelling van de Raad voor de transportveiligheid al door onze fractie de vraag is gesteld: waarom worden hier de defensieongevallen niet bij betrokken? Waarom werden die toen buiten het wetsvoorstel voor de Raad voor de transportveiligheid gehouden? Deze vraag dient zich weer aan nu een wetsvoorstel wordt behandeld voor een aparte regeling voor onderzoek van de ongevallen bij Defensie.

Voorzitter! Mijn fractie heeft bij dit wetsvoorstel grote twijfels. Waarom is niet direct gestreefd naar een geïntegreerde benadering van het totale ongevallenbeleid en van de preventie op basis van het onderzoek van ongevallen enzovoorts? Dat had al eerder moeten gebeuren, maar zeker nu. Wij willen graag deze materie in een breder kader aan de orde stellen.

De Raad voor de transportveiligheid, die sedert kort operatief is, en de voorgenomen ongevallen-

raad Defensie begeven zich in grote lijnen beide op hetzelfde werkterrein. Voor het analyseren van ongevallen en incidenten is toch in feite eenzelfde specialistische kennis nodig. De versnippering in deskundigheden die nu ontstaat, betreuren wij zeer. Wij zijn een klein land en wij hebben al onze deskundigheden nodig om een goed niveau van veiligheidsonderzoek en analyse tot stand te brengen. Door nu een aparte raad voor de ongevallen op defensiegebied in te stellen, wordt naar onze mening aan die efficiency afbreuk gedaan. Daarnaast heb ik al ten principale gewezen op de wenselijkheid van integratie.

De minister beroept zich op het specifieke karakter van militaire ongevallen. Mijn fractie heeft zeker veel begrip voor de bewering dat Defensie een eigen karakter heeft. Dat wil echter nog niet zeggen, dat defensieongevallen en alles wat op dat terrein speelt in een apart gremium zouden moeten worden behandeld. Wij willen het belang van dit aspect dus niet ontkennen, maar wij menen dat ook in een geïntegreerde benadering daarin op zeer goede wijze zou kunnen worden voorzien. Ik denk daarbij aan het instellen van een afzonderlijke kamer. Wat de openbaarheid betreft, zeer zeker een belangrijk aspect, kunnen specifieke bepalingen in de wet worden opgenomen. Er kan bijvoorbeeld aangegeven worden, dat het aan de minister van Defensie is om te bezien of een onderzoek al dan niet geheel openbaar kan worden gemaakt. De voordelen van de integratie van deskundigheden en de efficiency die daarmee gediend is, wegen voor mijn fractie veel zwaarder dan de nadelen.

Daarnaast heeft het nu voorliggende wetsvoorstel nog een aantal nadelen. Wij vinden dat bij onderzoek naar ongevallen en incidenten de onafhankelijkheid een absoluut vereiste is. Ik denk aan trieste gebeurtenissen, zoals de ramp met de Hercules, die de noodzaak van een adequaat en onafhankelijk onderzoek alleen maar onderstrepen. Dat is in dit wetsvoorstel niet voorzien. Zeker waar men wat betreft de samenstelling van de raad etc. put uit defensiepersoneel of gewezen defensiepersoneel moet opgepast worden dat de schijn wordt gewekt van het niet volstrekt onpartijdig en onbevooroordeeld zijn.

Dan is er nog het aspect van de reikwijdte van de wettelijke regeling. De kwestie van al of niet een rijkswet, is iets wat mijns inziens in het verdere wetgevingstraject zeer goed kan worden ondervangen. Ik wijs erop dat de wet inzake de Raad voor de transportveiligheid nog een aantal kinderziekten vertoont. De minister van Verkeer en Waterstaat is voornemens deze wet nog eens tegen het licht te houden, hetgeen tevens een uitnemende gelegenheid zou zijn om tot een nader wetgevingsvoorstel te komen waarin beide regelingen geïntegreerd zijn.

Mijn conclusie is dat de voorliggende regeling verre van optimaal is. Op een aantal punten heeft inmiddels amendering plaatsgevonden die zeker verbetering zal brengen. Ik vraag mij dan wel af of dit op zichzelf geen reden is voor de minister om het wetsvoorstel, zoals het nu met amendering voorligt, nog eens heel goed te heroverwegen. Met genoemde amendering zijn wij inmiddels namelijk wel een heel eind verwijderd van het wetsvoorstel zoals dat de minister voor ogen stond. De vraag is of de wet juridisch dan nog wel een consistent geheel vormen. Ik ben voorstander van de amendementen die ertoe strekken de inhoud van het wetsvoorstel te brengen in de richting van de opzet van de wet inzake de Raad voor de transportveiligheid, maar je praat dan feitelijk over een ander wetsvoorstel dan dat welke door de regering is ingediend. Zou dat alleen al geen reden zijn voor de minister om het gehele pakket dat nu voorligt, goed te heroverwegen? Nog dringender is mijn vraag of de minister vanwege het meer principiële aspect van de integratie van wettelijke regelingen, bereid is dit wetsvoorstel te heroverwegen dan wel op z'n minst zich hierover nader te beraden. Gelet op de politieke meningen van collega's begrijp ik dat er een vrij brede steun is voor deze gedachte. Zo de minister daarop niet wil ingaan, dan rest ons als Kamer niet anders dan door amendering onze mening naar voren te brengen. Een van de mogelijkheden daartoe is om deze wet een tijdelijk karakter te geven, teneinde daarmee te benadrukken dat naar de mening van de Kamer het een eindige wet met een horizonbepaling moet zijn, zodat in de tussentijd zo snel mogelijk kan

Van den Berg

worden gestreefd naar geïntegreerde wetgeving.

Ondertussen dient de onafhankelijkheid gewaarborgd te zijn. Er liggen amendementen voor die deze richting uitgaan. Een ander punt dat aandacht verdient, is dat er in het kader van verdere integratie zoveel mogelijk wordt gestreefd naar personele unies in de samenstelling van deze nieuwe ongevallenraad met de Raad voor de transportveiligheid.

Onze eerste optie blijft overigens het verzoek aan de minister om zich te beraden over het voorliggende wetsvoorstel, in het licht van de noodzaak tot integratie. Daarnaast is de vraag, waar sprake is van een sterk geamendeerde wet die waarschijnlijk een beperkte looptijd zal kennen, of uit een oogpunt van goede wetgeving het belang van de zaak nog wel wordt gediend. Wij maken deze opmerkingen overigens niet uit oppositioneel oogpunt, het gaat ons om het belang van een goed veiligheids- en preventiebeleid. Naar mijn diepste overtuiging is ook het belang van Defensie gediend met een betere, geïntegreerde regeling.

□

Minister **De Grave**: Mevrouw de voorzitter! Bij dit belangrijke onderwerp zijn veel principiële vragen aan de orde. Het is overigens opvallend dat de schriftelijke inbreng nogal verschillend van aard is ten opzichte van de inbreng van de Kamer vandaag. De afgelopen maanden is er intensief over dit onderwerp gesproken. Het is goed dat ook de Raad voor de transportveiligheid een actieve inbreng heeft gehad. Het onderwerp verdient indringende bespreking.

De kernvraag is of er overtuigende redenen zijn voor een aparte ongevallenraad Defensie. Dit kabinet heeft het voorstel overgenomen van het vorige kabinet. Belangrijk is de vraag op welke wijze in Nederland inhoud moet worden gegeven aan de politieke verantwoordelijkheid van bewindslieden en de controlerende rol van de Kamer ten aanzien van overheidstaken. Het gaat in dit geval om defensie, 100% een overheids-taak, met een volledige ministeriële verantwoordelijkheid en een volledige controlerende rol van de Kamer. Als de verantwoordelijkheid van de minister wordt overgedragen aan een onafhankelijk ZBO, valt ook de controlerende rol van de Kamer

weg, bijvoorbeeld als het onderzoek naar een ongeval wordt ondergebracht bij de Raad voor de transportveiligheid. Dat belangrijke aspect dat is verbonden aan een ZBO speelt ook een rol bij Onderwijs, met als onderzoekende organisatie de onderwijsinspectie, en bij Landbouw, met een eigen inspectie.

De heer **Harrewijn** (GroenLinks): De minister van Defensie blijft volledig verantwoordelijk voor de eventuele oorzaak van een ongeval en is tevens verantwoordelijk voor het onderzoek ernaar.

Minister **De Grave**: Als er geen relatie is met de minister valt ook zijn verantwoordelijkheid weg. Ik ben alleen aanspreekbaar op bevoegdheden en die zijn er niet in relatie tot een zelfstandig bestuursorgaan.

De heer **Harrewijn** (GroenLinks): U benadrukt de controlerende rol van de Kamer. Wat de ongevallenraad Defensie betreft, kan de minister worden aangesproken op het ongeval en op het onderzoek daarnaar. Dat geeft ook precies de spanning aan. U vermijdt waarschijnlijk de Luchtvaartinspectie als voorbeeld te noemen. Een van de problemen met de Bijlmerramp was dat wij te maken hadden met een inspectie die onder de minister viel die deels ook verantwoordelijk was voor de gang van zaken na het ongeval. De minister houdt wel voldoende controleerbare bevoegdheden en daarmee de verantwoordelijkheid voor het ongeval.

Minister **De Grave**: Dat heb ik ook niet ontkend. Het ging mij over de rol van de Kamer en over de rol van een overheidsorgaan daarin, in dit geval Defensie. Ik vroeg aandacht voor de wijze waarop dit op andere overheidsterreinen is geregeld, zoals bij Onderwijs of bij de rijksrecherche, die ambtsmisdrijven onderzoekt. Dit zijn ook zaken die onder een politieke verantwoordelijkheid zijn georganiseerd. Ik vroeg ook aandacht voor de samenhang die er is tussen enerzijds het op afstand plaatsen van de verantwoordelijkheid voor het onderzoek en anderzijds de consequentie die de controlerende rol van de Kamer heeft op dat terrein. Dit laat onverlet dat de minister uiteindelijk altijd verantwoordelijk is. Het gaat nu echter om de vraag naar de inhoud van het

onderzoek en de wijze waarop het plaatsvindt. Dit wordt daarmee geheel buiten de lijn van de minister en van de controlerende rol van de Kamer geplaatst. Ik vraag dus alleen maar aandacht voor de samenhang tussen onafhankelijkheid en op afstand plaatsen aan de ene kant en de taak en de rol van de Kamer bij het controleren van de ministeriële verantwoordelijkheid aan de andere kant.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Wij moeten natuurlijk voorkomen dat wij een discussie gaan voeren over het functioneren van ZBO's. Daarover zal nog een discussie gevoerd worden, met name over de rapportage van ZBO's – bijvoorbeeld over het Centraal fonds voor de volkshuisvesting – en over de verantwoordelijkheid van de minister en de Kamer. Ik vind dat die optimaal is geregeld, omdat de ZBO, in dit geval de Raad voor de transportveiligheid, de minister rapporteert en een advies uitbrengt. Er wordt nog gediscussieerd over de aanbevelingen die de raad al of niet kan doen. In feite wordt gerapporteerd aan de minister. De minister lijkt nu te zeggen dat hij onvoldoende grip heeft op de uitvoering van het onderzoek, terwijl hij wel de volledige verantwoordelijkheid heeft. Het is juist goed dat de onderzoeken buiten Defensie plaatsvinden door een ZBO, die onafhankelijk onderzoek kan doen, maar terugrapporteert aan de minister en de Kamer. Volgens mij is dat een optimale constructie.

Mevrouw **Van Ardenne-van der Hoeven** (CDA): De minister snijdt wel een belangrijk punt aan, namelijk de politieke verantwoordelijkheid van de minister van Defensie. Deze betreft met name Defensie als organisatie, maar gaat niet zover dat de minister zich ook nog zou moeten bemoeien met onderzoek dat van toepassing is op datgene wat fout gaat in de organisatie. Wij hebben het immers niet over wat goed gaat in de organisatie. Daar is de minister zelfs ook verantwoordelijk voor, maar hij moet niet de verantwoordelijkheid willen nemen voor de vorm en inhoud van een onderzoek naar wat fout gaat in de defensieorganisatie. Ik vind dat de minister hierop moet reageren, want nu lijkt het wel of hij zegt dat hij overal verantwoordelijk voor is, maar dat is niet helemaal waar.

De Grave

De heer **Van den Berg** (SGP): Zou de minister geen scherper onderscheid moeten maken tussen de ministeriële verantwoordelijkheid voor de veiligheid als zodanig en voor het onderzoek zelf? Dat zijn namelijk twee heel verschillende dingen. De minister en de regering als geheel blijven natuurlijk verantwoordelijk voor de veiligheid in dit land, zeker als het overheidsdiensten betreft. Dit houdt niet in dat sprake is van een één-op-één-relatie met de verantwoordelijkheid voor het onderzoek. Integendeel, de Kamer heeft juist in het kader van de totstandkoming van de Raad voor de transportveiligheid voortdurend benadrukt dat het onderzoek onafhankelijk moet zijn. Dat geldt ook hier. Als de minister zegt dat het een typische overheidstaak is, wijs ik op weggevallen waarbij de infrastructuur vaak een rol speelt en waarbij de minister van Verkeer en Waterstaat dus verantwoordelijk is. De Kamer heeft aangegeven dat ongevallen op deze wijze dienen te worden onderzocht. Met alle respect, maar ik vind de argumentatie van de minister niet zo sterk, omdat hij niet voldoende onderscheid maakt tussen verantwoordelijkheid voor de veiligheid en die voor het onderzoek.

De heer **Timmermans** (PvdA): Ik wil de minister de stelling voorleggen dat door het ongevallenonderzoek onafhankelijk te maken en bij de minister weg te halen, het mogelijk is de ministeriële verantwoordelijkheid scherper te definiëren en er scherper over te oordelen.

Minister **De Grave**: Voorzitter! Alles wat de Kamer zegt, is waar. Ik begrijp alleen niet precies wat dat te maken heeft met de beginstelling die ik heb geponeerd. De Kamer doet nu alsof dat een onbegrijpelijk soort redenering is, terwijl het de basis is van het hele wetsvoorstel. Ik heb aangegeven dat het bij talloze onderwerpen in dit land op deze manier is geregeld. Bij de onderwijsinspectie, de inspectie bij de landbouw, het rijksrechercheonderzoek bestaat een zeer lange staatsrechtelijke lijn. Ik vind het geen probleem dat de Kamer dat in de afweging naar de onafhankelijkheid anders weegt. Maar ik vind wel dat we dan goed moeten onderscheiden. De heer Van den Berg heeft gelijk dat er onderscheid moet worden gemaakt tussen de verantwoordelijk-

heid voor onderzoek en voor wat er gebeurd is. Wanneer de minister echter geen enkele greep meer heeft op onderzoek – wat het voordeel heeft dat je dan de schijn vermijdt – dan moet dat tegelijkertijd logischerwijze inhouden dat de minister op dat punt niet aanspreekbaar is en op dat punt ook de rol van de Kamer niet aanwezig is. Dat is een beginargumentatie die we moeten meenemen in de afweging.

Mevrouw **Van Ardenne-van der Hoeven** (CDA): De minister zegt erg gemakkelijk dat het onderzoek bij andere departementen ook direct aan de minister gerelateerd zou zijn en dat er geen ZBO is. Bij landbouw is de algemene inspectiedienst echter een agentschap geworden juist om op afstand van de minister te komen staan. Bij de Raad voor de transportveiligheid is dat precies zo.

Minister **De Grave**: Voorzitter! Misschien is het goed de verschillende andere aspecten die hebben gespeeld bij deze afweging verder door te lopen. Los van dit kernpunt, zijn er een aantal andere lastige vragen op te lossen. Om te beginnen wijs ik erop dat vanwege de omvangrijke internationale militaire samenwerking – Nederland opereert meer en meer internationaal bij militaire activiteiten en zal dat in de toekomst alleen maar vaker doen – de kans dat er sprake is van internationale samenhang en betrokkenheid van militaire eenheden van andere NAVO-partners, buitengemeen groot is. Zoals ook bij de schriftelijke voorbereiding aan de orde is geweest, is er in alle andere landen sprake van een aparte militaire onderzoeksstructuur. Nederland heeft hiermee dus een zeer unieke rol. Ik moet nagaan welke consequenties dat heeft. Hoe ga je met een situatie om waarbij sprake is van betrokkenheid van militairen van andere landen en waarbij de structuur in Nederland uitdrukkelijk afwijkt van die in het buitenland? Ik zeg niet dat dit onoplosbaar is. Het is van een andere orde dan de principiële lijn van het begin, maar dit punt moet wel goed bekeken worden.

Een tweede aspect dat hiermee samenhangt betreft de defensie-, industrie- en staatsveiligheidsbelangen, wat nog extremer is als er andere landen bij betrokken zijn, en de betrokkenheid van de minister

van Defensie op dat gebied. Daar kunnen zeer lastige vragen uit voortkomen, omdat daar sprake is van spanning. De Kamer stelt dat zij een volledig onafhankelijk onderzoek wil om de schijn des kwaads op alle mogelijke manieren te vermijden, maar ik neem aan dat de Kamer van mening zal blijven dat de minister van Defensie een eigen verantwoordelijkheid heeft bij de beoordeling welke informatie al dan niet onder de vertrouwelijkheidsregels valt. Dat roept ogenblikkelijk ook de schijn van het kwaad op. De Kamer brengt daarmee een verantwoordelijke bewindspersoon in een zeer moeilijke situatie. Als een onafhankelijke raad vraagt om informatie en de minister moet zeggen dat deze vertrouwelijk is, dan leidt dat tot een zeer moeilijke positie. Aan de ene kant is het een op afstand geplaatste raad, een ZBO, maar aan de andere kant gaat het om een situatie waarin heel vaak sprake zal zijn van vragen over de vertrouwelijkheid van de informatie.

De heer **Stellingwerf** (RPF): De minister zegt dat het leidt tot een moeilijke positie, maar de vraag is of het een onmogelijke positie is. Ik kan mij voorstellen dat zich ook in de bestaande raad situaties voor kunnen doen, waarin sprake is van vertrouwelijkheid. Daar is wellicht een constructie voor en anders moet er een constructie voor te bedenken zijn.

Minister **De Grave**: Ik probeer de keuze van het vorige en dit kabinet, die in het wetsvoorstel is neergelegd, te beargumenteren. Het gaat om de vraag hoe je omgaat met een onderzoek rondom een typische overheidstaak. Ik heb voorbeelden genoemd. Er is gediscussieerd over de onderwijsinspectie, evenals over de agentschappen. Dat laatste blijft echter een volledige verantwoordelijkheid van de minister van Landbouw. Er is nu dus een principiële discussie aan de orde. Wij willen het anders doen. Dat is de afweging die aan de orde is als het gaat om het optimaal vermijden van de schijn des kwaads. Aan de andere kant moet de overheid, gecontroleerd door de Kamer, met maximale onafhankelijkheid kunnen opereren, uiteraard binnen het kader van de ministeriële verantwoordelijkheid.

De aspecten die ik nu heb genoemd zijn, omdat zij afwijken van

De Grave

het wetsvoorstel, niet uitputtend bediscussieerd. Ik kan niet zeggen dat het onmogelijk is, maar ik wil wel aangeven dat het niet eenvoudig is om ze te integreren. Nederland neemt op dit punt een unieke internationale positie in. De Kamer weet dat Nederland bijna uitsluitend internationaal opereert. Dat is dus een lastig probleem. Ik zeg niet voor niets met enige nadruk hoe moeilijk de afweging is als het gaat om het verstrekken van informatie. Daarover zijn vergaande afspraken gemaakt met industrieën. Ik denk hierbij aan het militair materieel. Als u de sideletters voor de bescherming van industriële belangen bij aankoop van militair materieel ziet, dan zijn dat vaak boekwerken. Men moet zorgvuldig nagaan of de informatie kan worden gegeven en er geen sprake zal zijn van het schenden van industriële of militaire belangen of NAVO-afspraken. Dat is niet nieuw. Het is al heel ingewikkeld om de discussie met de Kamer te voeren, maar het is nog moeilijker als het gaat om een op zich onafhankelijke raad, die als taak heeft om onderzoek te verrichten en niet om te beoordelen in hoeverre dat binnen bepaalde regels van vertrouwelijkheid, industriële belangen en staatsveiligheid kan. Dat is geen verwijt aan die raad en ik zeg ook niet dat het onoplosbaar is, maar ik wijs de Kamer erop dat dit een heel serieuze en lastige complicatie oplevert voor een één-op-één-integratie in de Raad voor de transportveiligheid.

Er zijn meer aspecten te noemen, die volgens de Kamer oplosbaar zouden moeten zijn. Er zijn echter heel wat ongevallen bij Defensie denkbaar die niet te maken hebben met transport. Dat is een expertise die niet bij die raad ligt en die apart zal moeten worden ontwikkeld. Het gaat dan om ongevallen met wapens, munitie en dergelijke. Er zal sprake moeten zijn van zeer veel additionele ontwikkeling van kennis, omdat kennis over een ongeval met een verkeersvliegtuig heel wat anders is dan een ongeval met een F-16. Dat vergt een totaal andere kennis en ervaring, ook omdat de procedures bij Defensie heel anders zijn dan bijvoorbeeld bij Schiphol.

Over het aspect van rijkswet of wet het volgende. Ik ben lang genoeg Kamerlid geweest om te weten dat dit een moeilijke argumentatie is. Je moet beginnen met het afwegen van de inhoud. Dat punt is

helder. De maximale onafhankelijkheid schijnt te staan tegenover de andere argumenten. Dat is een bestuurlijke en politieke afweging. Mevrouw Van 't Riet vroeg of dat kan worden opgelost. Volgens mij is dat niet op te lossen. Ik vind dat ook heel vervelend en daarom zeg ik het met enige schroom, maar er ligt een juridische argumentatie achter. Een rijkswet is een rijkswet. Dat is voorgeschreven. Dat is lastig, maar niet meteen oplosbaar. Misschien is er een constructie omheen te bedenken, maar voorlopig is het een lastige complicatie. Maar goed, dat zet ik even ter zijde, want net als de Kamer vind ik dat het moet gaan om de inhoudelijke discussie en de afweging van de argumenten die daarbij een rol spelen. Dat zijn in hoofdzaak de afwegingen, overwegingen en argumenten die een rol hebben gespeeld bij het voorstel van het kabinet.

De belangrijkste vraag is altijd of de Kamer een voorstel, alles afwegende, goed vindt. Volgens mij zegt de Kamer dat in deze instantie niet. De volgende mogelijkheid is dat de Kamer zegt dat dit knap ingewikkeld is en dat de minister niet allemaal onzin verkoopt: "Gelet op de ontwikkelingen en de discussie, vinden wij onafhankelijkheid zeer wezenlijk en integratie aantrekkelijk, maar de minister legt natuurlijk ook het een en ander op tafel, zoals de internationale aspecten; laten we ruimte laten om dit zich in de praktijk te laten ontwikkelen en om een moment te nemen voor een finale weging door de Kamer. Over het brede onderwerp van ongevallen komen immers nog evaluaties, ook door de minister van BZK; dat biedt misschien nog wat meer mogelijkheden om de door de minister genoemde argumenten goed te wegen. Laten we het voorlopig maar zo doen tot de definitieve discussie met de regering".

Dat is de tweede mogelijkheid en die bespeurde ik bij mevrouw Van 't Riet en de heer Timmermans, maar eigenlijk ook bij de heren Niederer en Van den Berg: er moet een afweging worden gemaakt, maar het is onverantwoord om een tijdje niets te doen en daarom moet de Kamer een goed moment nemen om een evaluatie te maken. Binnen die smaak zijn er bovendien twee mogelijkheden: de smaak van mevrouw Van 't Riet en de smaak van de heer Niederer. Mevrouw Van

't Riet wil een amendement waardoor over drie jaar de bijl valt; de heer Niederer wil het evaluatiemoment via een motie en een toezegging van de regering vastleggen om alle aspecten vervolgens definitief te beschouwen.

Misschien is het goed om dit even terzijde te laten liggen, want dat is allemaal afhankelijk van de beantwoording. Mevrouw Van 't Riet heeft natuurlijk terecht gezegd dat het, als wij direct bij de eerste stap al definitief weten dat we überhaupt niet aan de tweede en derde stap toe willen komen, weinig zinvol is om zeer gedetailleerd op allerlei amendementen in te gaan. Gelet op de wetsconsistentie, maar ook op het feit dat een hele raad zou moeten worden opgetuigd en dat daarin mensen zouden moeten worden benoemd, moet de vraag eenduidig worden beantwoord. Er moet een uitvoeringsregeling komen en de wet moet overigens nog worden aangenomen door de Eerste Kamer, die voor dit soort ingewikkelde onderwerpen begrijpelijkerwijs goed de tijd neemt; stel dat de regeling er dan over een jaar is, dus per 1 januari 2001. Als je dan uitgaat van de periode tot 1 januari 2003, heb ik wel enige twijfels of dit dan tot iets zinnigs leidt. Als mevrouw Van 't Riet er al uit is en geen afweging meer hoeft te maken, leidt dit allemaal dus tot heel weinig. Dan moeten we maar een ander traject in. Dat is eerlijk gezegd dus een moeilijk begaanbare weg.

De heer Timmermans zit er een beetje tussenin. Hij heeft wel een gevoel en een opvatting, maar is nog niet zover dat hij het al weet. Hij laat dus nog ruimte om op grond van de door de regering genoemde overwegingen en argumenten en nader onderzoek na de evaluatie tot een andere conclusie te komen.

De heer **Timmermans** (PvdA): Ik zal de minister voor de duidelijkheid mijn standpunt nogmaals voorleggen. Ik heb, zoals steeds in het verleden, gepleit voor integratie. Daar blijf ik bij, tenzij de regering overtuigend aantoonde dat integratie niet kan. Dat is mijn positie.

Minister **De Grave**: Ik begrijp de positie die de heer Timmermans inneemt. Zijn standpunt is echter iets genuanceerder dan dat van mevrouw Van 't Riet. Zij zegt dat de zaak haar al voldoende duidelijk is en dat haar

De Grave

amendement is bedoeld om de regering aan te sporen direct aan de gang te gaan. Zij wil dat ik begin met de executie van het wetsvoorstel zodra het is aangenomen. De heer Timmermans laat mij echter nog enige ruimte om op basis van een evaluatie van de praktijk hem te overtuigen dat ik de juiste weg heb gekozen.

Ik vind die evaluatie van belang, omdat die een reden kan zijn te komen met een wetsvoorstel. Er zal dan nog moeten worden gesproken over de vraag of 2003 hiervoor het juiste moment is, maar dat is meer een discussie over de vraag wat een redelijke termijn is voor een evaluatie en op welk moment bij de Kamer een goed wetsvoorstel kan worden ingediend. Ik geloof echter niet dat de discussie of een en ander in 2003 of in 2004 moet plaatsvinden de kern van de zaak is. Het gaat nu veeleer om de vraag welke lijn moet worden gekozen. De evaluatie van de praktijk moet de argumenten leveren voor de afweging of het zinvol is een ongevallenraad voor defensie in het leven te roepen.

Voorzitter! Ik vraag de Kamer om de argumentatie van de regering bij dit voorstel nog eens goed tegen het licht te houden. Dat is de hoofdlijn van mijn betoog. Mocht de Kamer daar niet voor voelen dan vraag ik haar heel nadrukkelijk, rekening te houden met het feit dat ik heel weinig tot geen ruimte zie voor de mogelijkheid om nu een ongevallenraad op te tuigen, die in 2003 op te heffen en tegelijkertijd te werken aan de executie van het wetsvoorstel. Dat zou een keuze zijn die vanuit bestuurlijk oogpunt weinig geloofwaardig is.

Ik kan meer met een keuze van de Kamer om mij nu eerst aan het werk te laten gaan. Ik zal dan terdege rekening moeten houden met het feit dat de Kamer een en ander ziet als een tijdelijke oplossing, maar dat zij die toestaat, omdat er nu snel aan de slag moet worden gegaan. Ik zal daarbij ook in het oog moeten houden dat de Kamer liever zou zien dat het anders zou gaan. Ik zal een en ander moeten plaatsen in het kader van de evaluatie die door de minister van Verkeer en Waterstaat is toegezegd en die de Raad voor de transportveiligheid zal uitvoeren. De heer Van den Berg heeft hierop gewezen. Deze evaluatie zal op haar beurt moeten worden geplaatst in het kader van de bredere evaluatie

van het ministerie van BZK. De Kamer staat mij dan toe aan de slag te gaan. Ik zal daarbij rekening houden met de internationale en andere aspecten. Op een later tijdstip zal ik dan nogmaals met de Kamer debatteren, waarbij ik zal moeten aantonen dat het inderdaad niet anders kan. Als mij dat niet lukt, zal ik de ongevallenraad voor defensie moeten ombouwen en onderbrengen bij de Raad voor de transportveiligheid.

Als de Kamer voor deze lijn kiest, kan er wel worden gepraat over het wetsvoorstel en over de amendementen. Het is logisch dat de Kamer dan nog eens grondig wil doorpraten over de specifieke zaken die aan de orde komen als de raad aan de slag gaat. Dat lijkt mij een goede gang van zaken, maar ik suggereer de Kamer toch dat ik het in eerste termijn hierbij laat, zodat ik eerst de reactie van de Kamer kan horen op mijn opmerkingen. Als de Kamer ervoor kiest mij op te dragen nu aan de slag te gaan, is alles helder. Als de Kamer echter een ander standpunt is toegedaan, heeft het weinig zijn om een en ander door te zetten. Het heeft echter wel zin om door te gaan met de behandeling van het wetsvoorstel als de Kamer akkoord kan gaan met de laatste door mij genoemde mogelijkheid, want dan is de vaststelling van de wet zeker van betekenis.

Mevrouw Van Ardenne-van der Hoeven (CDA): Het verhaal van de minister is helder, maar bevreedt mij toch ook een beetje. Er liggen nu amendementen voor en ik denk dat de minister in moet gaan op de inhoud ervan. In geen van de amendementen wordt gevraagd om een evaluatie. Er wordt wel gevraagd om dit wetsvoorstel als een tijdelijke oplossing te beschouwen. Het is aan de minister om daar een oordeel over uit te spreken. De heer Niederer heeft het een legislatief gedrocht genoemd en de hoofdvraag is dan ook of de minister met dit legislatieve gedrocht door wenst te gaan.

De heer Timmermans (PvdA): Voorzitter! Ik verzoek u dit debat te schorsen omdat ikzelf en vermoedelijk ook de andere woordvoerders behoefte hebben aan nader beraad in commissieverband.

Mevrouw Van Ardenne-van der Hoeven (CDA): Voorzitter! Ik vind dat

de minister eerst zijn beantwoording moet afronden. Wij bevinden ons nog in de eerste termijn. Ik wil het verzoek van de heer Timmermans wel steunen, maar we zitten nog midden in het debat.

De voorzitter: Het lijkt mij goed nu eerst de eerste termijn af te ronden. Aangenomen dat de eerste termijn niet iets anders oplevert, is mijns inziens het voorstel van de heer Timmermans de moeite van het overwegen waard.

De heer Van den Berg (SGP): De minister is gevraagd of hij met het geamendeerde wetsvoorstel zou kunnen leven. Ik meen dat die vraag nu eerst moet worden beantwoord. Vervolgens kunnen wij ons richten op het ordevoorstel van de heer Timmermans. Dat lijkt mij de juiste volgorde.

De voorzitter: Dan doen we dat.

De heer Niederer (VVD): Voor alle duidelijkheid vermeld ik even dat ik het wetsvoorstel zoals het nu ter tafel ligt, geen "legislatief gedrocht" vind. Die kwalificatie geldt wanneer het amendement-Van 't Riet zou worden aangenomen. Ik wil voorkomen dat een verkeerd beeld in de Handelingen blijft doorzeuren.

De voorzitter: Na deze aanvulling van de heer Niederer blijft de vraag aan de minister of hij met de amendementen kan leven.

Minister De Grave: Voorzitter! Het lijkt mij een kwestie van normale parlementaire omgangsvormen dat termen zoals die in het onderlinge verkeer tussen kamerleden kunnen worden gebruikt, niet door de regering worden gebruikt in verband met een amendement van een lid van de Kamer.

In de eerste termijn worden altijd argumenten gewisseld terwijl politieke oordelen vaak pas later aan de orde komen. Niettemin zal mevrouw Van Ardenne uit mijn woorden, hoe beschaafd geformuleerd ook, het antwoord op haar vraag al hebben kunnen afleiden. Ik heb in eerste termijn helder aangegeven dat ik het meest zie in een antwoord van de Kamer in tweede termijn dat erop neerkomt dat men, na weging van de argumenten, met het wetsvoorstel akkoord kan gaan. Echter, dat kan ik

De Grave

nu wel hopen op grond van mijn eigen argumenten, maar dat is niet erg voor de hand liggend. Daarom rijst de vraag: hoe gaan wij hiermee verder? Welnu, om verschillende redenen vind ik het zeer ongewenst dat wij terecht komen in een situatie, waarin men enerzijds een wet aanneemt en een hele raad voor defensieongevallen optuigt, maar anderzijds zegt: gaat u maar meteen werken aan de executie van die raad. Ik vind dit ook in bestuurlijke zin een vreemde gang van zaken.

Iets anders is dat ik ruimte heb geboden voor gemeen overleg tussen regering en Kamer, gericht op een oplossing die neerkomt op: gaat u hiermee aan de gang, maar weet dat een kamermeerderheid van mening is dat de verschillende evaluaties zouden moeten leiden in de richting van integratie van beide raden. Voor mij is hierbij de crux dat die meerderheid met betrekking tot de evaluatie van de praktijk van de raad voor defensieongevallen ruimte laat voor een heroverweging van haar standpunt. Dit houdt in dat aanvaarding van het amendement-Van het Riet voor mij een zeer ongewenste situatie met zich zou brengen. Ik zou goed moeten nadenken over wat er zou moeten gebeuren indien de Kamer dit amendement zou aannemen. Daarover zou ik met het kabinet moeten overleggen. In het andere geval zouden wij uitvoering over de verdere modaliteiten moeten praten. Daarmee doel ik op de inhoud van het wetsvoorstel, de amendementen, de precieze gang van zaken met betrekking tot de evaluatie, de termijn 2003 enz. Het lijkt ook mij goed, even een moment te nemen om deze kwestie in procedurele zin goed af te kaarten. Regering en parlement weten dan vervolgens weer op welke "footing" zij dit debat kunnen vervolgen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): De Kamer kan uitspreken dat zij integratie wil, maar de minister nog ruimte geeft om goede argumenten te bedenken voor een aparte raad. Er is een amendement dat een stap verder gaat. Daarmee wordt nu beslist. Het aannemen van dat amendement geeft duidelijkheid voor de toekomst, maar als de Kamer alleen uitsprekt dat integratie ongewenst is, geeft dat onduidelijkheid voor de toekomst, want hoe moet de raad dan worden ingericht?

Moet de minister dan naar een personele unie toe werken, zoals de heer Van den Berg aangaf? Krijgt de wet dan in feite niet een tijdelijk karakter? Als de meerderheid van de Kamer uitsprekt dat de integratie moet plaatsvinden, heeft de wet sowieso een tijdelijk karakter. Bij amendement kan dus vastlegging plaatsvinden. De minister geeft de Kamer ruimte door te zeggen, dat als wij het niet vastleggen er toch van mag worden uitgegaan dat het gebeurt. Ik vind die situatie echter wat mistiger dan bij aanneming van het amendement. Ik begrijp de positie van de minister wel, maar een wet met een tijdelijk karakter lijkt mij een betere oplossing dan een schemerige situatie, waarin de meerderheid van de Kamer heeft uitgesproken dat naar integratie toe moet worden gewerkt. De vormgeving is dan nog een probleem.

De heer **Harrewijn** (GroenLinks): Daar komt nog een overweging bij. Ik vind het heel ongewenst als er op dit moment niets gebeurt. Er is wel weer een jaar of twee nodig om de Raad voor de transportveiligheid zo om te bouwen dat hij ook geschikt is voor defensieongevallen. Kan de minister ermee leven als het amendement van mevrouw Van 't Riet niet wordt aangenomen, maar de Kamer bij motie uitsprekt wat zij precies wil? De richting is dan wel dezelfde als die van het amendement, maar de uitspraak is niet zo hard.

Minister **De Grave**: In alle fairheid meen ik, dat de crux zit in het antwoord op de volgende vraag. Wordt een uitspraak van de regering op twee punten serieus genomen, namelijk over de argumentatie en over de evaluatie? Als de Kamer uitsprekt wel een leidende positie te hebben, maar dat argumentatie en evaluatie nog eens in volle omvang aan de orde moeten komen, dan moet aan twee punten worden tegemoetgekomen. Aan de ene kant merkt de heer Harrewijn terecht op dat het ongewenst is dat de bestaande situatie nog lang voortduurt. Aan de andere kant moet toch een volledige afweging plaatsvinden. Er zou dan een motie moeten komen waarin de gevoelens van de Kamer tot uitdrukking komen. Uitgesproken moet worden dat een evaluatie moet plaatsvinden, ook van de argumenten die ik heb gegeven.

Is integratie een oplossing? Welke consequenties heeft dat? Er moet integratie plaatsvinden met een raad die nog maar net is ingericht. Er moet dus nog een finaal moment komen, waarbij het mogelijk is dat de Kamer in gemeen overleg met de regering en alles afwegend, ook de internationale aspecten, tot de conclusie komt, dat met bepaalde modaliteiten de structuur die de regering voorstelt het beste is. Als de Kamer de tweede situatie niet duidelijk vindt, zoals mevrouw Van 't Riet zegt, en dus met een amendement het wetsvoorstel tijdelijk maakt en mij opdracht geeft alvast aan de opheffing van de raad te gaan werken, dan moet ik echt terug naar het kabinet, om te overleggen of het dan niet beter is van ons voorstel af te zien. Het kabinet krijgt dan twee vragen voorgelegd. Moet er nog een keer een heel intensieve kern-discussie met de Kamer plaatsvinden, omdat er dan met het pistool op de borst een keuze moet worden gemaakt? Dat kan nog een stevig debat worden. Het kabinet kan zich ook neerleggen bij het gevoelen van de Kamer en dat betekent dat er een nieuw wetsvoorstel moet komen. De consequenties daarvan kan ik nu uiteraard niet overzien.

De heer **Timmermans** (PvdA): Ik kom terug op mijn eerdere voorstel. Sluipenderwijze zijn wij nu in een soort tweede termijn verzeild geraakt en dat is niet de bedoeling. De kwestie is nu dermate complex geworden dat het erop lijkt dat de minister aan de Kamer moties dicteert, maar zo gaan wij niet met elkaar om.

Minister **De Grave**: Dat vind ik flauw, ik beantwoordde een vraag en ik probeerde optimale duidelijkheid over mijn positie te geven. Het is een ingewikkeld debat, maar ik moet wel vragen uit de Kamer beantwoorden.

De **voorzitter**: Het lijkt mij goed het voorstel van de heer Timmermans thans in bespreking te brengen. Ik vraag de leden hierop te reageren.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Ik ga mee met het voorstel om nu te schorsen en later door te vergaderen.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik ga hier ook mee akkoord, maar dat "later doorvergaderen" zal niet

De Grave

vandaag gebeuren, dat zal duidelijk zijn. Hier wordt bedoeld een substantiële schorsing voor beraad.

De heer **Niederer** (VVD): Ik heb hier geen moeite mee, maar de schorsing kan kort zijn.

De **voorzitter**: Ik dank de minister voor zijn aanwezigheid.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De vergadering wordt van 12.00 uur tot 13.00 uur geschorst.

Voorzitter: Van Nieuwenhoven

□

De **voorzitter**: Ingekomen is een beschikking van de voorzitters van de Eerste en de Tweede Kamer der Staten-Generaal inzake aanwijzing van het lid Van Baalen tot plv. lid van de Noord-Atlantische Assemblee.

Deze beschikking wordt voor kennisgeving aangenomen.

De **voorzitter**: De overige ingekomen stukken staan op een lijst die op de tafel van de griffier ter inzage ligt. Op die lijst heb ik voorstellen gedaan over de wijze van behandeling. Als aan het einde van de vergadering daartegen geen bezwaren zijn ingekomen, neem ik aan dat de Kamer zich met de voorstellen heeft verenigd.

Regeling van werkzaamheden

De **voorzitter**: Op verzoek van de commissie stel ik voor, het debat over de gasboringen Waddenzee toe te voegen aan de agenda voor morgen met maximumspreektijden van vijf minuten per fractie.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Het debat zal direct om 10.15 uur aanvangen. Het gewijzigde schema is al rondgedeeld zodat iedereen daarmee rekening kan houden.

Voorzitter: Terpstra

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen (VIII) voor het jaar 2000 (26800-VIII).**

(Zie vergadering van 9 november 1999.)

De **voorzitter**: Door mij zijn schriftelijke antwoorden ontvangen van de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen op vragen gesteld in eerste termijn. Mij is gebleken dat het pakket nog niet helemaal compleet is. Daaraan wordt heel hard gewerkt. Latere zendingen zullen zo snel mogelijk aan de woordvoerders worden overhandigd. Deze antwoorden zullen worden opgenomen in een bijvoegsel bij de Handelingen van deze vergadering.

(Het bijvoegsel is opgenomen aan het eind van deze editie.)¹

De algemene beraadslaging wordt hervat.

□

Minister **Hermans**: Mevrouw de voorzitter! Ik dank de Kamer voor de opmerkingen die in eerste termijn zijn gemaakt.

Verschillende sprekers hebben gewag gemaakt van het feit dat in deze kabinetsperiode ruim 2,2 mld. aan extra investeringen in het onderwijs wordt besteed, los van een aantal andere investeringen zoals bijvoorbeeld in het Kennisnet. Die extra investeringen van 2,2 mld. wijzen erop dat het kabinet nadrukkelijk prioriteit heeft gegeven aan een verdere versterking van de positie van het onderwijs in ons land. Maar zelfs met deze extra 2,2 mld. zullen wij het einde van deze kabinetsperiode nog niet zover zijn dat de volgende minister en staatssecretarissen van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen blij achterover kunnen leunen omdat alles is opgelost. Er zal ongetwijfeld nog een aantal zaken overblijven. Alle problemen kunnen niet worden opgelost in deze periode. Ik ben echter van mening dat wij op de goede weg zijn en de komende tijd

een aantal verdere stappen kunnen zetten.

In de begroting hebben wij aangegeven welke uitgaven wij willen doen in het jaar 2000. Er worden ook meerjarenoverzichten geven. Tegelijkertijd is er een onderwijsbrief verschenen. Daarin wordt aangegeven wat naar onze mening de trends en ontwikkelingen op middellange en lange termijn zullen zijn, alsmede onze opvattingen en ideeën over het onderwijsbeleid voor de komende tijd.

Die notitie moet niet worden gezien als solitair of als een op zichzelf staand geheel. Het afgelopen jaar hebben de staatssecretaris en ik nogal wat beleidsbepalende notities op tafel gelegd over de inrichting van het onderwijs voor de komende tijd. Die zaken zijn van groot belang. Her en der wordt namelijk wel eens gezegd dat een samenhangende visie ontbreekt. In al die afzonderlijke stukken hebben wij geprobeerd onze visie voor de middellange termijn neer te leggen. Daaruit blijkt duidelijk welke kant deze bewindslieden van onderwijs de komende tijd willen opgaan.

Wij hebben de afgelopen tijd fors gediscussieerd over ICT in het onderwijs. Wij hebben gediscussieerd over de nota Maatwerk voor morgen met betrekking tot het aanpakken van het lerarentekort. We hebben gediscussieerd over het plan om het voortijdig schoolverlaten tegen te gaan en we hebben gediscussieerd over het grotestedenbeleid. Al die punten hebben volop gespeeld. Er komen ook veel voorstellen terzake van het hoger onderwijs, het beroepsonderwijs en het primair en voortgezet onderwijs. Specifieke elementen daarbij zijn de basisvorming en het studiehuis. Ongetwijfeld zullen deze onderwerpen de komende tijd veel aandacht vragen.

Voorzitter! Sprekend over het totale onderwijs, constateer ik dat de samenwerking tussen liberalen en sociaal-democraten op dit punt uitstekend tot haar recht komt bij de aanpak die wij ter tafel hebben gebracht. Heel nadrukkelijk is namelijk aangegeven dat de overheid blijvend verantwoordelijkheid heeft en dat ingespeeld wordt op mogelijkheden, capaciteiten en verantwoordelijkheden van de deelnemers in het onderwijs.

Wat betekent dat? Dat het van groot belang is in de discussie nog