

Vergaderjaar 2000–2001

24 814

Vliegcramp Eindhoven

Nr. 18

¹ Samenstelling:

Leden: Van den Berg (SGP), Valk (PvdA), voorzitter, Zijlstra (PvdA), Apostolou (PvdA), Hillen (CDA), Hessing (VVD), ondervoorzitter, Ardenne-van der Hoeven (CDA), Hoekema (D66), Stellingwerf (ChristenUnie), Van Lente (VVD), Verhagen (CDA), M.B. Vos (GroenLinks), Van 't Riet (D66), Van den Doel (VVD), De Haan (CDA), Koenders (PvdA), Van der Knaap (CDA), Harrewijn (GroenLinks), Niederer (VVD), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Oplaat (VVD), Albayrak (PvdA), Balemans (VVD) en Herrebrugh (PvdA).
Plv. leden: Dittrich (D66), Van Oven (PvdA), Swildens-Rozendaal (PvdA), Arib (PvdA), Leers (CDA), Weisglas (VVD), Eurlings (CDA), Ter Veer (D66), Van Middelkoop (ChristenUnie), De Swart (VVD), Van der Hoeven (CDA), Vendrik (GroenLinks), Bakker (D66), Blaauw (VVD), Ten Hoopen (CDA), Hindriks (PvdA), Ross-van Dorp (CDA), Karimi (GroenLinks), E. Meijer (VVD), Dijkma (PvdA), Marijnissen (SP), Van Baalen (VVD), Van Gijssel (PvdA), Wilders (VVD) en Duivesteijn (PvdA).

² Samenstelling:

Leden: Te Veldhuis (VVD), ondervoorzitter, De Cloe (PvdA), voorzitter, Van den Berg (SGP), Van de Camp (CDA), Scheltema-de Nie (D66), Van der Hoeven (CDA), Van Heemst (PvdA), Noorman-den Uyl (PvdA), Hoekema (D66), Rijpstra (VVD), O.P.G. Vos (VVD), Rehwinkel (PvdA), Wagenaar (PvdA), Luchtenveld (VVD), De Boer (PvdA), Duijkers (PvdA), Verburg (CDA), Rietkerk (CDA), Halsema (GroenLinks), Kant (SP), Balemans (VVD), De Swart (VVD), De Pater-van der Meer (CDA) en Slob (ChristenUnie).
Plv. leden: Van Beek (VVD), Zijlstra (PvdA), Ravestein (D66), Van Wijmen (CDA), Bakker (D66), Balkenende (CDA), Barth (PvdA), Gortzak (PvdA), Dittrich (D66), Cherribi (VVD), Van den Doel (VVD), Van Oven (PvdA), Apostolou (PvdA), Cornielje (VVD), Kuijper (PvdA), Belinfante (PvdA), Mosterd (CDA), Th.A.M. Meijer (CDA), Van Gent (GroenLinks), Poppe (SP), Van Splunter (VVD), Nicolai (VVD), Wijn (CDA), Rouvoet (ChristenUnie) en Rabbae (GroenLinks).

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 18 juli 2001

De vaste commissie voor Defensie¹ en de vaste commissie voor Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties² hebben op 19 juni 2001 overleg gevoerd met staatssecretaris Van Hoof van Defensie en staatssecretaris G.M. de Vries van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties over:

- **de brief van de staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties van 30 januari 2001 inzake een mogelijk nader onderzoek naar de Herculesramp (Def-01-18/BZK-01-74/Just-01-69/VWS-01-113);**
- **de brief van de staatssecretarissen van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en van Defensie van 27 maart 2001 inzake de Herculesramp (Def-01-62);**
- **de brief van de staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties van 5 juni 2001, houdende een reactie op de recente rechterlijke uitspraken inzake de Herculesramp (Def-01-92/BZK-01-607/Just-01-471/VWS-01-804).**

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissies

De heer **Zijlstra** (PvdA) betreurt het dat het bijna vijf jaar na de Herculesramp nog steeds nodig is, erover te praten. Hij wijt dit aan de beslissing van de overheid, zelf het onderzoek naar deze ramp in te stellen en hij is blij dat hiervan geleerd is en dat er bij recente rampen meteen een onafhankelijk onderzoek is ingesteld.

Een van de hoofdconclusies uit het onderzoek van destijds was dat de brandweer te lang zou zijn doorgedaan met blussen en dat wellicht meer mensen de ramp zouden hebben overleefd als zij eerder met redden was begonnen. De uitspraak van de arrondissementsrechtbank te Arnhem van 1 maart jl. staat hier echter haaks op, want deze rechtbank is van oordeel dat de redding zelfs bij de meest adequate alarmering en het meest adequate optreden van de basisbrandweer niet eerder dan omstreeks 18.20 uur had kunnen beginnen en dat niet is gebleken dat het tijdsverloop tot dit tijdstip en 18.41 uur, het tijdstip waarop de eerste slachtoffers het vliegtuig verlieten, voor hen tot fatale of ernstige verwondingen heeft geleid.

De heer Zijlstra beseft heel goed dat een strafzaak iets heel anders is dan een onderzoek van een inspectie direct na de ramp, maar dit verschil in conclusies rechtvaardigt naar zijn mening in ieder geval om er nog eens op een andere manier naar te kijken. Bovendien werpt het rapport van de heer Vos, die ook getuigd heeft in de strafzaak, een heel speciaal licht op het onderzoek van destijds. Niet alles hoeft opnieuw onderzocht te worden, want er is al gebleken dat er van alles mis is gegaan. De fractie van de PvdA is dan ook voorstander van het instellen van een beperkt, onafhankelijk onderzoek door de Raad voor de transportveiligheid, toegespitst op de cruciale tijdsspanne tussen 18.01 uur, het moment van de crash, en 18.41 uur, het moment waarop de redding begon. Zij vindt het voor de betrokken brandweercommandant, die een ernstig verwijt is gemaakt, maar ook voor de nabestaanden van belang om te weten of de stelling van de onderzoekers van destijds houdbaar is. Kunnen de bewindslieden aangeven wie de opdracht tot zo'n onderzoek zou kunnen geven?

Mevrouw **Van der Hoeven** (CDA) vraagt zich af of de lessen die op papier uit de Herculesramp getrokken zijn, ook praktische gevolgen hebben gehad. Is de luchtverkeersveiligheid in brede zin nu zodanig dat er wel adequaat kan worden opgetreden, mocht zich onverhoopt een soortgelijke situatie voordoen? In de rapporten is aangegeven dat redden bij deze ramp niet de eerste prioriteit had. Zijn inmiddels de richtlijnen zodanig veranderd dat het redden van mensen op de allereerste plaats komt? Verder zet mevrouw Van der Hoeven er vraagtekens bij, of het zeer specifieke en beperkte verdere onderzoek waarom de heer Zijlstra vraagt, wel tot een goede preventie zal leiden, omdat het om meer dan alleen de rol van de brandweer gaat. Anders dan de heer Zijlstra ziet zij niet zo'n sterke tegenspraak tussen het inzicht van de inspectie en het oordeel van de rechtbank, omdat er sprake is van een groot verschil in benadering. Zij betwijfelt of zulk aanvullend onderzoek zekerheid zal verschaffen en zij vraagt zich ook af, wat de meerwaarde ervan voor nabestaanden zal zijn. Bij het onderzoek van een ramp dient er ook nagegaan te worden, wat eraan voorafgegaan is; het kan niet beperkt worden tot een enkel onderdeel. Voor een compleet beeld is bovendien inzicht in de Belgische dossiers noodzakelijk; daarom kan volgens de regering de Raad voor de transportveiligheid dit onderzoek niet doen. Hoe groot is de kans dat de Belgische regering aan nader onderzoek zal meewerken? Gelet op de intensieve samenwerking tussen België en Nederland op het gebied van defensie is het van groot belang of de tekortkomingen aan Belgische zijde zijn opgeheven. Is dit inmiddels gebeurd? Mevrouw Van der Hoeven trekt de conclusie dat bij een eventueel nader onderzoek zeer scherp geformuleerd zal moeten worden, wat er onderzocht dient te worden.

De heer **Van den Doel** (VVD) vindt het begrijpelijk dat er ondanks de rapporten van verschillende instanties en het justitieel onderzoek in Nederland en in België voor slachtoffers, nabestaanden en andere direct betrokkenen nog steeds vragen over de nasleep van de Herculesramp zijn overgebleven. Feit is evenwel dat er in de afgelopen jaren geen wezenlijke nieuwe zaken naar voren zijn gekomen die in de verschillende rapporten niet zijn beschreven.

De VVD-fractie heeft zich nooit a priori tegen nader onderzoek verklaard, maar voor haar zou dan wel heel duidelijk moeten zijn, wat de Kamer precies wil onderzoeken. Verder is van belang wat vijf jaar na dato nog de kans van slagen is. En ten slotte gaat het erom of te verwachten is dat een nieuw onderzoek tot andere conclusies zal leiden. Op die drie belangrijke hoofdvragen heeft nog geen enkele fractie die om nieuw onderzoek vraagt in de afgelopen jaren een concreet antwoord gekregen. De regering acht het volgens de brief van 30 januari jl. onwaarschijnlijk dat een nieuw,

overkoepelend onderzoek nog tot een wezenlijk ander beeld van de gebeurtenissen zou leiden. Kan zij dit nog nader onderbouwen? Zolang de genoemde vragen niet beantwoord kunnen worden, pleit de VVD-fractie niet voor aanvullend onderzoek.

De heer Van den Doel is het met mevrouw Van der Hoeven eens dat de inspectie en de rechtbank weliswaar verschillende conclusies trekken, maar dat er ook een groot verschil in benadering is tussen het justitiële onderzoek en het eerdere onderzoek. Op basis hiervan isoleert de heer Zijlstra een onderdeel van het geheel; de heer Van den Doel vraagt zich af of de Kamer door dat te gaan onderzoeken niet te selectief te werk zou gaan. Daarenboven is hij van mening dat het antwoord op de vraag zoals geformuleerd door de heer Zijlstra terug is te vinden in de beschikbare rapporten.

Het verbaast ook de heer **Hoekema** (D66) niet dat het dossier Herculesramp na vijf jaar nog niet gesloten is. Er zijn ondanks een zeer grote inzet bij al het onderzoek nog steeds witte vlekken, maar ook voor hem is het de vraag, welk nader onderzoek nu nog zinvol zou zijn. De relatie tussen blussen en redden is inderdaad nog zo'n witte vlek, maar er zijn zeker nog een aantal terreinen te noemen die D66 nader onderzocht zou willen zien, zo mogelijk door de Raad voor de transportveiligheid, maar anders door een ander onafhankelijk orgaan. Hij noemt de planvoorbereiding, de «90% knock-down», de medische verzorging en de aspecten aan Belgische zijde. Met respect voor de overwegingen van de regering trekt de heer Hoekema dus een andere conclusie.

De heer **Harrewijn** (GroenLinks) ziet de afronding van het justitiële onderzoek eigenlijk als de aanleiding tot dit overleg. Nu er een rechterlijke uitspraak is, heeft de Kamer de plicht om duidelijk te maken of zij het dossier wil sluiten of dat zij nader onderzoek nodig acht. Hij is er nog niet van overtuigd dat het verantwoord zou zijn, het dossier nu te sluiten, met name in verband met de brandbestrijding. Die heeft de gemoederen steeds beziggehouden en daarop was ook het justitiële onderzoek gericht. De heer Vos heeft bij dat onderzoek als brandweerdeskundige aan de hand van foto's een soort reconstructie gemaakt, maar de inspectie heeft dit nooit gedaan. Er zijn op dit vlak ook allerlei interpretatieverschillen, er zitten rafels aan het geheel. De heer Harrewijn zou de Raad voor de transportveiligheid dan ook graag nader onderzoek op dit terrein laten verrichten.

De legitieme vraag van mevrouw Van der Hoeven in hoeverre de aanbevelingen uit verschillende rapporten zijn uitgevoerd, vindt hij van een andere orde. Op dit punt zou de Kamer ook zelf vragen aan de regering kunnen formuleren, hierbij ligt een rol voor de Raad voor de transportveiligheid minder voor de hand.

Over wat er aan Belgische zijde verkeerd is gegaan, is al veel duidelijk geworden. De heer Harrewijn vraagt zich af hoe de Kamer daarin meer inzicht zou kunnen verkrijgen, vooral omdat het om een ander land gaat. Ook bij de overige hulpverlening is het dramatisch misgegaan, maar daarvan is naar zijn mening eigenlijk het meeste wel bekend.

Het antwoord van de regering

De **staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties** constateert dat de Kamer net als de regering zoekt naar een manier om de discussie over deze tragische ramp zo zorgvuldig mogelijk te kunnen beëindigen. De Kamer heeft deze verre van eenvoudige zaak verleden jaar opnieuw op een rij willen zetten en zij heeft het kabinet toen verzocht, nog een aantal vragen te beantwoorden. Het kabinet heeft daarop getracht, niet alleen die vragen van een antwoord te voorzien, maar ook de vragen die waren aangereikt door de stichting Herculesramp

1996, terwijl vragen uit het document-Louis mede door Belgische ministers beantwoord zijn. Bovendien is het kabinet ingegaan op de belangrijke vraag naar de lessen die uit het geheel getrokken zijn. De Kamer kan hier desgewenst met de betrokken bewindslieden verder over van gedachten wisselen.

De conclusie van het kabinet is inderdaad dat het onwaarschijnlijk moet worden geacht dat een nieuw, overkoepelend onderzoek in dit stadium nog tot wezenlijk andere inzichten zal leiden. Niettemin heeft het zich gaarne bereid verklaard, te bezien hoe aan een verzoek om nader onderzoek door de Kamer zou kunnen worden voldaan.

De staatssecretaris neemt notitie van de stelling van de heer Zijlstra dat volstaan zou kunnen worden met een beperkt onafhankelijk onderzoek omdat er al heel veel bekend is. Hij constateert wel dat de leden het niet eens zijn over de vraag wat er nog onderzocht zou kunnen worden en hoe groot de kans nog is dat daarop een helder antwoord kan worden gegeven. Dit geldt ook voor de concrete vraag over de rol van de brandweer die de heer Zijlstra heeft geformuleerd. De staatssecretaris heeft gereede twijfel of hieromtrent zekerheid zou kunnen worden verkregen. Hij vraagt zich af of er niet ernstig rekening mee gehouden moet worden dat onderzoek dat vijf jaar na deze ramp gehouden wordt, tot een conclusie leidt die geen zekerheid biedt, maar slechts mogelijkheden, waarschijnlijkheden omvat. De rechtbank heeft ten aanzien van een andere vraag wel zekerheid geboden, maar alleen in die zin dat hij van oordeel is dat een oorzakelijk verband niet bewezen kan worden.

Gelet op de verschillende bijdragen aan dit overleg heeft de staatssecretaris de indruk dat de Kamer nog intern aan het bepalen is, welke vragen eventueel nog aan het kabinet zouden kunnen worden voorgelegd. Dit geldt ook voor de vraag, welke onderzoeksinstantie die vragen zou moeten beantwoorden. Hij vraagt zich af of de rafels waarvan de heer Harrewijn spreekt, ooit hersteld zullen kunnen worden, of Kamer en regering op een gegeven moment niet tot de slotsom zullen moeten komen dat bepaalde vragen niet meer te beantwoorden zijn.

Standaard wordt er prioriteit gegeven aan redden, maar het kan in bepaalde situaties fysiek onmogelijk zijn om te redden zonder eerst te blussen, al was het maar om de veiligheid van het brandweerpersoneel te kunnen waarborgen. Bij vliegtuigbranden moet eerst het vuur onder controle zijn, de 90% knock-down, voordat er met de redding kan worden begonnen.

De **staatssecretaris van Defensie** bevestigt dat ook bij defensie wereldwijd de beleidslijn geldt dat er zo snel mogelijk met redden begonnen wordt zodra de brand zo ver onder controle is dat het fysiek mogelijk is. De Belgische autoriteiten hebben aan het onderzoek in Nederland meegewerkt door de vragen van de commissie-Hillen te beantwoorden. Het justitiële onderzoek in België heeft tot de conclusie geleid dat er geen aanwijzingen voor strafbare feiten waren. Het is dan ook de vraag wat er te verwachten zou zijn van een nieuw verzoek om informatie aan België. De vraag in hoeverre er in België lessen geleerd zijn, is moeilijk te beantwoorden omdat het daarbij niet om blussen en redden ging. Men heeft wel opleidingselementen tegen het licht gehouden en de staatssecretaris toont zich bereid, ernaar te informeren welke conclusies daaruit getrokken zijn en de Kamer schriftelijk over het resultaat daarvan te informeren. Daarnaast heeft de Koninklijke luchtmacht bij de Belgische luchtmacht aandacht gevraagd voor de veiligheid aan boord van vliegtuigen. De staatssecretaris wijst erop dat de brandweercommandant in de uitspraak van de rechter geen ernstig verwijt is gemaakt en dat hij ook niet vervolgd zal worden. Nu deze uitspraak er is, rijst de vraag of de betrokkene, die een ander functiegebied heeft gekregen, weer in zijn oorspronkelijke functiegebied zou kunnen werken. Na overleg met hem is besloten, verdere stappen te zetten voor zijn reïntegratie.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Zijlstra** (PvdA) stelt dat de regering in de brief van 5 juni jl. wel de beleidsconclusie handhaaft dat de brandweercommandant anders had moeten handelen en dat er dan wellicht minder doden zouden zijn gevallen. Hij zou nog graag vernemen, welke obstakels de Kamer kan verwachten bij een verzoek aan de regering om de Raad voor de transportveiligheid nader onderzoek te laten verrichten. Ten slotte kondigt hij aan, hierop de volgende dag in de reeds geplande procedurevergadering terug te zullen komen.

Mevrouw **Van der Hoeven** (CDA) wacht de informatie over de geleerde lessen in België af, maar zij zou van Belgische zijde ook opheldering over de witte vlekken op prijs stellen. En hoe staat het met de praktische uitvoering in Nederland van de aanbevelingen op het gebied van luchtverkeersveiligheid, rampenbestrijding, geneeskundige hulpverlening en dergelijke? Hoe kan de Kamer hier zicht op blijven houden?

De heer **Van den Doel** (VVD) sluit zich aan bij de vragen over de geleerde lessen. Hij wijst erop dat de Kamer geregeld om informatie hierover heeft gevraagd, zodat hij deze vragen veeleer ziet als een follow-up dan als een eerste inventarisatie.

De heer **Hoekema** (D66) vraagt zich af of de regering met de kennis en de ervaring die inmiddels met andere rampen is opgedaan, het onderzoek naar de Herculesramp op dezelfde manier zou hebben aangepakt.

De heer **Harrewijn** (GroenLinks) erkent dat nader onderzoek ook tot de conclusie kan leiden dat Kamer en regering niet alles te weten kunnen komen, maar hij verwacht dat de rafels, de interpretatieverschillen wellicht kunnen worden weggenomen door middel van een aannemelijke reconstructie. Hij ondersteunt de opmerking van de heer Zijlstra over de positie van de brandweercommandant. Ten slotte wil ook hij van de regering weten of inschakeling van de Raad voor de transportveiligheid een reële optie is, omdat het anders voor de Kamer geen zin heeft om onderzoeksvragen te formuleren.

De **staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties** antwoordt dat volgens de wet de Raad voor de transportveiligheid geen onderzoek naar ongevallen met militaire vliegtuigen kan worden opgedragen en hij herhaalt dat het van de onderzoeksvragen van de Kamer afhangt of deze raad voor nader onderzoek kan worden ingeschakeld.

Verreweg de meeste actiepunten naar aanleiding van de aanbevelingen zijn uitgevoerd en het kabinet houdt steeds in de gaten of er aanleiding is tot nadere actie. Er worden integrale oefeningen gehouden en daarvoor wordt ook geld beschikbaar gesteld.

Achteraf gezien erkent de staatssecretaris dat de opeenstapeling van deelonderzoeken verhullend en verwarrend heeft gewerkt en dat het daarom een onbevredigende werkwijze is gebleken. De les hieruit is dat onderzoek van ongevallen integraal moet zijn. Na de consultatie die gaande is, zal de hoofdlijnennotitie op dit punt de Kamer direct na de zomer bereiken en de regering streeft ernaar, de ontwerpwetgeving voor integraal onderzoek nog voor kerstmis af te ronden.

Ten slotte wijst de staatssecretaris nog op de conclusie van de commissie-Hillen dat de enige manier om tot aanvullende waarheidsvinding te komen het horen van alle betrokkenen zou zijn.

De **staatssecretaris van Defensie** toont zich opnieuw bereid om overleg te voeren met de Belgische autoriteiten, maar hij wijst erop dat hij

volkomen afhankelijk is van hun bereidheid om op nadere vragen in te gaan. Hij zal in ieder geval naar de huidige situatie informeren. Daarnaast stelt hij dat op het punt van de positie van de brandweercommandant de grootst mogelijke zorgvuldigheid moet worden betracht. De rechtbank heeft onderzocht of er een causaal verband is tussen het optreden van de betrokkene en de vreselijke gevolgen die de ramp uiteindelijk heeft gehad. Dit is iets anders dan het optreden van de commandant in het algemeen en bij de beleidsconclusie die de heer Zijlstra noemt, gaat het om een rechtspositionele maatregel. De bestuursrechter houdt zich hiermee nog bezig en de staatssecretaris wil hier dan ook niet verder in treden, maar dit laat naar zijn mening onverlet dat er gesproken zou worden over reïntegratie van de brandweercommandant in zijn oorspronkelijke functiegebied, wat inmiddels ook gebeurd is.

De voorzitter van de vaste commissie voor Defensie,
Valk

De voorzitter van de vaste commissie voor Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties,
De Cloe

De griffier van de vaste commissie voor Defensie,
De Lange