

voorzitter

Kamer aanwezig om de voorgeschreven eden af te leggen. Ik verzoek de heer griffier hem binnen te leiden.

Nadat de heer W.H.J. Passtoors door de griffier is binnengeleid, legt hij in handen van de voorzitter de bij de wet voorgeschreven eden af.

De **voorzitter**: Collega, ik wens u van harte geluk met uw benoeming en het aanvaarden van uw ambt als lid van de Tweede Kamer. Ik verzoek u de presentielijst te tekenen en in ons midden plaats te nemen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Regeling van werkzaamheden

De **voorzitter**: Het Presidium heeft met eenparigheid van stemmen besloten, te stellen in handen van de vaste commissie voor Sociale Zaken en Werkgelegenheid:
- het wetsvoorstel Wijziging van de Wet bruterings-overhevelingstoelagen (24285).

Ik stel voor, dinsdag 12 september bij het begin van de vergadering aan de orde te stellen:
- de Rijksrekening 1992 (24267).

Ik stel voor, straks bij het debat inzake Bosnië voor de sprekerslijst de begrotingsvolgorde te hanteren.

Op verzoek van de fractie van D66 stel ik voor, de stemmingen in verband met het wetsvoorstel Regels voor het vervoer van gevaarlijke stoffen een week uit te stellen. Dat betekent dat wij volgende week dinsdag daarover stemmen.

Overeenkomstig de voorstellen van de voorzitter wordt besloten.

De **voorzitter**: Het woord is aan mevrouw Kamp.

Mevrouw **Kamp** (VVD): Mijnheer de voorzitter! Op de agenda staat dat wij vandaag zullen stemmen over het wetsvoorstel De kwaliteit van zorginstellingen. Namens de woordvoerders die aan dit debat hebben deelgenomen, vraag ik u of de stemming van de agenda kan worden afgevoerd. Wij zouden heel graag een korte derde termijn hebben. Gezien de agenda van deze week zou die behandeling in derde

termijn ook volgende week kunnen plaatsvinden.

De **voorzitter**: Ik stel voor, de stemmingen over het wetsvoorstel De kwaliteit van zorginstellingen van de agenda voor deze dag af te voeren. Ik zal later op deze dag of morgen meedelen of de heropening deze week of volgende week zal plaatsvinden. Die zal vermoedelijk deze week plaatsvinden, want dan kunnen wij volgende week stemmen. Anders blijft het wetsvoorstel immers zo liggen.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Van Oven.

De heer **Van Oven** (PvdA): Voorzitter! Onrustbarende berichten hebben mijn fractie bereikt over de financiële toestand op de Nederlandse Antillen. De erfenis van het vorige, net afgetreden college van gedeputeerden van Curaçao zou inhouden dat er een enorme schuld is geconstateerd, die ongetwijfeld vergaande financiële consequenties zal hebben. Mijn fractie zou er graag gedetailleerd over worden ingelicht, niet omdat zij op dit ogenblik al wil overwegen of een hoger toezicht eventueel gewenst zou zijn, maar wel omdat die financiële situatie op de Nederlandse Antillen Nederland als koninkrijkspartner uiteraard ten zeerste aangaat. Voorts zou het wellicht onderwerp van gesprek kunnen zijn op de komende Contactplan-bijeenkomst met parlementariërs uit de Nederlandse Antillen.

In dat verband wil ik u vragen om de minister van Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse Zaken te verzoeken, de Kamer over dit onderwerp in te lichten. Daarbij dient hij bijzondere aandacht te besteden aan eventuele consequenties voor de financiële relatie tussen Nederland en de Nederlandse Antillen.

Mevrouw **Bijleveld-Schouten** (CDA): Voorzitter! Op zichzelf steun ik het verzoek wel, maar het verbaast mij toch enigszins dat de heer van Oven dat verzoek hier plenair doet. Vorige week is in de procedurevergadering van de vaste commissie voor Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse Zaken over een zelfde type verzoek van mijn kant besloten om een brief te vragen aan het

kabinet. Inhoudelijk heeft het voorstel van de heer Van Oven dus mijn steun, maar naar mijn idee is deze procedure reeds in werking gesteld.

De heer **Van Oven** (PvdA): Wij zijn het inhoudelijk eens. Het gaat mij om een versnelling van de procedure, omdat ik denk dat op zeer korte termijn daarover beslissingen moeten vallen.

De **voorzitter**: Gegeven het verzoek van de commissie stel ik voor, te volstaan met het stenogram van dit deel van de vergadering door te geleiden naar het kabinet.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Het woord is aan mevrouw Bijleveld-Schouten.

Mevrouw **Bijleveld-Schouten** (CDA): Voorzitter! Afgelopen week kwamen er zorgelijke berichten vanuit de Sociale verzekeringsbank naar buiten over de enorme fraude met de kinderbijslag in het district Den Haag. De Sociale verzekeringsbank maakte tegelijkertijd een aantal maatregelen bekend, maar zei dat de fraude op zichzelf ook exemplarisch zou kunnen zijn voor de rest van het land. Mijn fractie ziet graag een reactie van het kabinet op het geconstateerde tegemoet en hoort ook graag van het kabinet of de op dit terrein genomen maatregelen afdoende worden geacht.

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

Daartoe wordt besloten.

Aan de orde is **het mondelinge vragenuur**, overeenkomstig artikel 136 van het Reglement van orde.

Vragen van het lid Vreeman aan de staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en de minister van Verkeer en Waterstaat, over **de veiligheid van baanwerkers van de NS**.

□

De heer **Vreeman** (PvdA): Mijnheer de voorzitter! Afgelopen woensdag 30 augustus is opnieuw een

Vreeman

baanwerker van de Nederlandse Spoorwegen doodgereden. Dat is inmiddels de vijfde in acht maanden. Over de in mei doodgereden baanwerkers heb ik vragen gesteld aan de staatssecretaris en aan de minister. Ik wil op die vragen en de daarop gegeven antwoorden voortborduren om na te gaan of het mogelijk is om dit zo langzamerhand meest gevaarlijke beroep van Nederland weer normaal te krijgen.

Mijn eerste vraag aan de minister is de volgende. In haar antwoord op mijn schriftelijke vragen heeft zij gezegd dat zij het reglement voor de uitvoering van werkzaamheden nog op veiligheid gaat toetsen. Dat valt onder de Spoorwet en ik zou willen weten wat haar conclusie bij die toets is en of die al is uitgevoerd.

Daarnaast heb ik twee inhoudelijke vragen over het ongeval van afgelopen woensdag. Het ging om iemand die de wissels controleerde en die met zijn brommer langs de baan reed. Is het de opmerking van de minister dat zij stringenter zal nagaan wanneer treinverkeer bij onderhoud door mag gaan en vindt zij dat van toepassing op dit type onderhoud, in die zin dat er sprake moet kunnen zijn van stillegging? De tweede vraag die over dit ongeval gaat, is: vindt de minister het verantwoord om dit soort werk door ~~de~~ n iemand te laten doen? Moet men niet met z'n tweeën werken en moet de vraag niet gesteld worden of men ~~de~~ berhaapt langs de baan moet rijden of dat men op een andere manier bij die wissels kan komen?

Verder heb ik twee vragen aan de staatssecretaris. In 1991 heeft de arbeidsinspectie een aanwijzing willen doen aan de directie van de NS. Die aanwijzing is toen ingetrokken omdat de NS bereid waren om een beleid op te zetten en een "management letter" te schrijven over de veiligheid. Vindt de staatssecretaris nu, vier jaar later, niet dat het tijd wordt om toch over te gaan tot een aanwijzing? Bij onderhouds- en controlewerkzaamheden wordt telkens een veiligheidsniveau vastgesteld. Dat gebeurt op een laag niveau en dat gaat over de mate waarin bepaalde voorzieningen moeten worden getroffen voor de veiligheid. Heeft de staatssecretaris er zicht op hoe dat veiligheidsniveau wordt vastgesteld en is het helder genoeg dat het veiligheidsniveau hoort bij de

gevaaren die bij de werksituatie horen?

□

Minister **Jorritsma-Lebbink:**

Voorzitter! De heer Vreeman heeft terecht vragen gesteld over het ongeval dat kort geleden gebeurd is met een werker aan de spoorwegen. Dat baart natuurlijk ook ons grote zorgen. Daar mag geen misverstand over bestaan. De rijksoverheid draagt enige verantwoordelijkheid, in elk geval ten aanzien van het toezicht op de veiligheidsnormering bij de Nederlandse Spoorwegen. Wij waren na de op 19 juni beantwoorde vragen van de heer Vreeman bezig met het toetsen van het reglement op de aspecten van veiligheid, maar dat is inmiddels een beetje ingehaald door een nieuw rapport, dat door Railned is geproduceerd en waarbij een meer nadrukkelijke keuze wordt gemaakt voor het scheiden van werken en rijden. Op zich was dat ook een van de kritiekpunten die nog overbleven in het Reglement railverkeer, namelijk dat het buiten dienst stellen niet echt als leidend principe in dat oorspronkelijke reglement was opgenomen. Ik denk ook ± en dat is eigenlijk ook waar de raad van bestuur van de NS, samen met Railned, toe heeft geconcludeerd ± dat dat in de toekomst wel degelijk het leidende principe zal zijn, waarbij wij ons overigens wel een aantal vragen moeten stellen. Tot waar gaat dat, welke werkzaamheden kunnen nog wel gedaan worden terwijl de trein rijdt en hoe zorg je ervoor ± op het moment dat je ook moet werken als er treinen rijden, in feite net zoals bij Rijkswaterstaat moet gebeuren als er aan de weg wordt gewerkt ± dat de veiligheid van het personeel optimaal is? Daarbij komen natuurlijk ook vragen rond het schouwen aan de orde, want dat valt onder de normale werkzaamheden. Kan het schouwen wel door ~~de~~ n persoon gedaan worden of zijn er altijd twee voor nodig? En dan gaat het ook om de infrastructuur: is het schouwpad wel veilig genoeg? Al zulke aspecten moeten daarin een rol spelen.

Nu de NS zich heeft uitgesproken over het laatste rapport, zal het zo snel mogelijk ook met ons worden besproken. Er zal ook zeer veel druk worden uitgeoefend om het rapport te implementeren. Een afspraak maken is ~~de~~ n ding, het werkelijk verbeteren van de veiligheid is een

tweede. Dat vergt zeker ook een groot aantal aanpassingen in de sfeer van het werken. Het heeft gevolgen voor de dienstregeling, maar bijvoorbeeld ook voor het tijdstip waarop mensen aan het spoor kunnen werken. Het heeft niet alleen sociale, maar ook financiële consequenties. Ik wil daarover zo gauw mogelijk helderheid hebben. Het overleg met NS is al begonnen en het moet zo snel mogelijk afgerond worden. Ik vind dat er voor het eind van het jaar volstreekte duidelijkheid moet zijn, opdat werkelijk tot implementatie kan worden overgegaan.

Overigens mag er niet de indruk ontstaan dat de NS het afgelopen jaar helemaal niets zou hebben gedaan. Er is wel degelijk een verbeteringstraject ingezet, maar dat heeft helaas tot nu toe tot onvoldoende verbeteringen geleid, zoals de cijfers ook laten zien.

□

Staatssecretaris **Linschoten:**

Voorzitter! De heer Vreeman heeft een tweetal vragen tot mij gericht. De eerste vraag heeft betrekking op de aanwijzing die in 1991 op grond van de Arbeidsomstandighedenwet aan de Nederlandse Spoorwegen is gegeven. Hij heeft gevraagd of er gegeven de ontwikkelingen sindsdien niet wederom aanleiding is om tot een aanwijzing over te gaan. De tweede vraag betreft het vaststellen van veiligheidsniveaus en de wijze waarop dat in de praktijk gebracht wordt.

Voorzitter! De aanwijzing uit 1991 heeft aanleiding gegeven tot een heel duidelijke discussie met de Nederlandse Spoorwegen over de manco's en wat er zou moeten gebeuren om de veiligheidsniveaus te verbeteren. Die discussie heeft in november 1993 geleid tot een beleidsverklaring, een managementopdracht van de directie van de NS, waarin op een groot aantal punten tegemoet werd gekomen aan de eisen die er op het gebied van de arbeidsomstandigheden juist in dit kader moesten worden gesteld aan de werkzaamheden van de NS. Ik doel nu op het aanscherpen van de veiligheidsniveaus, het beïnvloeden van de treinloop, betere zelf-signalerende systemen en het inbouwen van aspecten van arbeidsveiligheid in ontwerpnormen. Bij dit laatste gaat het erom dat het

Linschoten

gebruikte materieel onderhouds-ongevoelig is, waardoor er in de toekomst heel weinig onderhoud aan verricht hoeft te worden. In dit kader is een plan van aanpak uitgewerkt, waarover mevrouw Jorritsma al sprak; er is sindsdien dus wel degelijk het een en ander door de NS gedaan. Dit plan van aanpak kwam materieel overeen met de bedoeling van de aanwijzing die destijds gegeven was. Dat was een goede reden om de aanwijzing in te trekken. Ze had geen zin meer, omdat in de praktijk al gebeurde wat er met de aanwijzing werd beoogd.

Belangrijker dan het plan van aanpak en de prachtige verhalen op papier is de wijze waarop zij worden geïmplementeerd. De zaak moet niet alleen op papier, maar vooral op de werkplek heel veilig georganiseerd zijn. Ik moet vaststellen dat dit nog niet geheel afgerond, terwijl daar alle haast bij is, zoals mevrouw Jorritsma al zei. Ook ik vind dat de implementatie dit jaar moet worden afgerond, en dat is ook het standpunt van de inspectiedienst ISZW.

Wat de implementatie betreft, er is inmiddels wel degelijk al een groot aantal maatregelen genomen, zoals een betrouwbaarder technische communicatie met de dienstleiding, ook vanaf het baanvak waar gewerkt wordt, ergonomische hulpmiddelen en training van de mensen om ervoor te zorgen dat er veiliger wordt gewerkt. Op dit moment is het vooral van belang dat een deel van de uitwerking moet worden neergelegd in het Reglement railverkeer dat in de plaats moet komen van het Reglement uitvoerende werken. Dat is op dit moment in discussie. Er zijn concepten aan ons voorgelegd, in dit geval aan de inspectiedienst ISZW. Mijn eerste indruk van die concepten is dat ze overeenstemmen met de uitgangspunten die wij zijn overeengekomen met de Nederlandse Spoorwegen. Maar er is in dit kader een belangrijk punt wat op heel korte termijn nader dient te worden ingevuld, namelijk de nadere concretisering van de keuzecriteria. Dit is hierbij van groot belang. Voor de hoogste veiligheidsniveaus moeten de meest verstrekkende veiligheidsvoorschriften in acht worden genomen. Nu kan dit er op papier prachtig uitzien, maar als men niet weet welk veiligheidsniveau voor diverse werkzaamheden moet worden gehanteerd, dan ontstaat onduidelijkheid hetgeen ontoelaat-

baar is. Voor de inspectiedienst moet het volstrekt duidelijk zijn hoe de keuzecriteria in elkaar zitten, zodat vervolgens de directie van de NS en degenen die het werk uitvoeren daarop kunnen worden aangesproken en het geheel ordentelijk kan worden gecontroleerd. Wat mij betreft moet de concretisering daarvan op heel korte termijn gestalte krijgen. Dit is een essentieel element voor het departement van Sociale Zaken en Werkgelegenheid om zijn goedkeuring te geven aan de aanpassingen van het reglement.

De **voorzitter**: Wilt u op uw tijd letten? Beide bewindslieden zijn ruimschoots over hun vijf minuten spreektijd heen.

Staatssecretaris **Linschoten**: De heer Vreeman stelde een vraag over het alleen werken. Dit punt is in de discussie met de NS aan de orde. De opdracht van de medewerkers van de ISZW is met name het alleen werken te verbieden. Dit onderdeel zal in de vervolgdiscussies met de NS over het tweede concept op heel korte termijn gestalte moeten krijgen.

De heer **Vreeman** (PvdA): Voorzitter! Ondanks het gestelde dat er veel beleid in gang is gezet, kan ik niet aan de indruk ontkomen \pm het bedrijf NS kennend \pm dat soms papier in de plaats komt van activiteiten. De neiging bestaat om weer een rapport, een risico-analyse of een plan te maken. Ondertussen treedt op het niveau waarop de besluiten moeten worden genomen stagnatie op. Ik wijs erop dat de NS erg veel investeert op het ogenblik. Wanneer men aan de slag gaat met mensen die niet zoveel ervaring hebben met dit soort arbeid, dan ben ik er erg bang voor dat wij over een paar maanden hier weer staan omdat er weer een ernstig ongeval is gebeurd.

Wordt het geen tijd om het middel van de aanwijzing in te zetten om aan te geven dat het de overheid ernst is? Op deze manier wordt de NS-directie onder druk gezet. Ik wil graag dat de Kamer over enige tijd een brief krijgt waaruit de betrokkenheid van de overheid bij het veiligheidsbeleid van de NS duidelijk wordt.

□

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Ik snap wel iets van de relativering van de heer Vreeman. Hij merkte op dat het er bij de NS vaak op lijkt dat het meer papieren dan daadwerkelijke activiteiten zijn. In dit geval moet ik dit tegenspreken. Zeker de afgelopen maanden zijn de NS serieus aan het werk geweest. Jammer genoeg moet daarbij geconstateerd worden dat dit aan de late kant was, maar ik heb goede hoop dat wij nu een oplossing vinden.

Ik vergeet het instrument van aanwijzing zeker niet, maar er moet een redelijke oplossing mogelijk zijn. Het reglement ligt voor. De laatste aanscherpingen zijn aangebracht. Wij gaan het overleg in en ik ga ervan uit dat er voor het eind van het jaar een bevredigende oplossing is bereikt. Het Spoorwegtoezicht zal hierover een oordeel geven. Als de resultaten onvoldoende zijn, dan ligt het instrument van de aanwijzing voor de hand. Je kunt hier echter geen gebruik van maken wanneer je nog volop met elkaar overleg voert. Ik zal er overigens op toezien dat het niet bij papier blijft. Dit toezicht loopt via het Spoorwegtoezicht en via de staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid.

Ik ben graag bereid om de Kamer nader te rapporteren. Het is misschien goed om dat te koppelen aan de uitslag van het onderzoek van de Spoorwegongevallenraad naar het ongeval bij Mook. Daaruit zullen namelijk ongetwijfeld een aantal bredere aanbevelingen volgen die weer consequenties hebben voor het reglement. Het komt mij voor dat wij de Kamer dan een vrij compleet beeld kunnen geven van wat, naar wij hopen, volledig is overeengekomen met de Nederlandse Spoorwegen.

□

Staatssecretaris **Linschoten**: Voorzitter! Ook ik deel de opvatting van de heer Vreeman dat papier niet voldoende is en dat het gaat om concrete wijzigingen in de praktijk, op de werkplek. Dat is ook precies de insteek van de inspectiedienst geweest. Dat betreft ook precies de punten die de heer Vreeman heeft aangegeven.

Het kan niet zo zijn dat je op papier een prachtig veiligheidsplan

Linschoten

maakt met veiligheidsvoorschriften op bepaalde niveaus en dat men vervolgens op het allerlaagste niveau waarop de besluiten over de concrete uitwerking worden genomen, naar "willekeur" omgaat met het inkleuren van de niveaus.

Precies om die reden heb ik aangegeven dat onze dienst met name op het punt van het concretiseren van de keuzecriteria de betekenis daarvan heel helder in beeld moet hebben voor het niveau waarop de beslissingen daadwerkelijk genomen worden. Men mag ervan uitgaan dat onze medewerkers de opdracht hebben om in de discussies die nu gevoerd worden ter zake niet alleen de vinger aan de pols te houden, maar ook volstrekte helderheid te verkrijgen.

Er is gesproken over een andere aanwijzing als alternatief. Natuurlijk is het instrument van de aanwijzing in de Arbeidsomstandighedenwet vervat. Dat instrument kunnen wij inzetten, als het onverhoopt niet mogelijk is om binnen een bepaalde termijn met de Nederlandse Spoorwegen goede afspraken te maken. Ik heb de twee belangrijke punten van de huidige discussie wat mij betreft aangegeven. Gezien het verloop van die discussie heb ik goede hoop dat wij in staat zijn om in de resterende tijd tot het einde van dit jaar het nieuwe reglement daadwerkelijk geïmplementeerd te krijgen, alsook dat wij in die tijd goede afspraken kunnen maken met de Nederlandse Spoorwegen, niet alleen op papier, maar ook zodanig dat die controleerbaar op het niveau van de werkplek tot aanwijsbare resultaten leiden.

Mevrouw **Schimmel** (D66): Voorzitter! De minister zegt terecht dat de rijksoverheid met name betreffende het toezicht een verantwoordelijkheid draagt. De minister en de staatssecretaris hebben het verloop van dat toezicht uiteengezet.

Maar wat is het concrete toezicht van de inspectiedienst geweest? Dat is mij een beetje onduidelijk. De staatssecretaris heeft aangegeven dat het vooral een papieren toezicht is op de criteria en het vaststellen van gemeenschappelijke niveaus van veiligheid. Het hoofd van de inspectiedienst heeft in juli in Trouw

nog gezegd dat het toenmalige concept-veiligheidsplan te vaag was.

Wat doet de inspectiedienst met name de buitendienstinspectie bij de NS?

Staatssecretaris **Linschoten**: Voorzitter! Ik ben in eerste instantie niet ingegaan op de normale aanpak van de vroegere arbeidsinspectie, nu de inspectiedienst, omdat daarover geen vragen gesteld zijn.

Behalve wat wij nu besproken hebben, heeft de vroegere arbeidsinspectie, dus de huidige ISZW, voor een concernaanpak gekozen. Daarbij wordt nadrukkelijk gekeken naar de arbeidsomstandigheden in het totaal van de Nederlandse Spoorwegen. Ook wordt bekeken wat daaraan te verbeteren is. Ik heb begrepen dat er met name dit najaar vervolgspecties zijn. Dat is om een precies beeld te kunnen vormen of dat wat onder het hoofdstukje implementatie valt, waarover ik zojuist gesproken heb, ook daadwerkelijk tot verbetering aanleiding heeft gegeven. Overigens zullen de inspecties zich dit jaar niet beperken tot die plekken waar in het verleden min of meer mankementen zijn aangetroffen. Er wordt dus ook gecontroleerd op andere plekken waar dit nog niet eerder gebeurd is.

Met andere woorden: los van de discussie over de nieuwe richtlijnen voor hetgeen wij zojuist besproken hebben, vormen de Nederlandse Spoorwegen als concern wel degelijk onderwerp van een heel actief beleid van de inspectiedienst.

Vragen van het lid Sipkes aan de minister van Buitenlandse Zaken, over **het Franse optreden tegen de Greenpeace-schepen nabij Mururoa**.

Mevrouw **Sipkes** (GroenLinks): Voorzitter! Afgelopen vrijdag is de Franse overheid werkelijk op een keiharde manier opgetreden tegen de internationale protesten zoals ze onder leiding van Greenpeace plaatsvinden bij Mururoa. Schepen zijn geïnterd, apparatuur is vernield, mensen zijn gearresteerd, schepen zijn in beslag genomen. Echt een keihard optreden en een boterzachte reactie van de zijde van de Neder-

landse regering. Er is per brief om opheldering gevraagd. Is die opheldering er al? Mag ik weten waarom de minister van Buitenlandse Zaken niet onmiddellijk de Franse ambassadeur bij zich geroepen heeft? Waarom heeft de minister van Buitenlandse Zaken niet gevraagd waar dit optreden op gebaseerd was? Waarom heeft hij niet gezegd dat de schepen die in beslag genomen waren, Nederlandse schepen overigens, onmiddellijk vrijgelaten zouden worden? Waarom heeft hij niet geprotesteerd tegen de arrestatie van de Nederlanders? Dat is één ding.

Dan het andere. President Chirac heeft vorige week vrijdag, naar ik meen, in een interview in Le Monde gesteld dat door de proeven daar uiteindelijk, als het moment daar is dat wij overgaan tot een gemeenschappelijk Europees buitenlands en veiligheidsbeleid, ook de Franse kernmacht een rol zal kunnen spelen. Daarmee wekt de Franse president de indruk alsof de proeven die bij Mururoa genomen zullen worden ook in het belang van Europa, dus eigenlijk ook in het belang van Nederland zijn.

Ik wil graag van de minister van Buitenlandse Zaken ondubbelzinnig horen dat voor de toekomst wat Nederland betreft een Europese kernmacht, al dan niet van Franse afkomst, uit den boze is.

Minister **Van Mierlo**: Mijnheer de voorzitter! Ik moge misschien een toelichting geven op het gedrag van de Nederlandse regering, nadat bekend was geworden dat de schepen waren geïnterd. Een van de redenen waarom ik niet onmiddellijk de ambassadeur bij mij heb geroepen, is, omdat ik nog eerder wilde handelen en zaterdagavond direct na het bekend worden om opheldering van de feiten heb gevraagd: wat er gebeurd is, waar het gebeurd is, hoe het gebeurd is en waarom het gebeurd is, feiten die je toch allemaal moet kennen voordat je een oordeel vormt. Ik heb de ambassadeur gevraagd om daarover zo spoedig mogelijk opheldering te verschaffen. Ook Greenpeace heb ik gevraagd een uiteenzetting van de feiten te geven. Van beide heb ik nog geen officiële reactie gekregen.