

## Voorzitter

aanwezige leden van de fracties van de SP, GroenLinks, het GPV, de SGP, de RPF, het CDA, de groep-Nijpels, het AOV, de CD en het lid Hendriks voor deze motie hebben gestemd en die van de overige fracties ertegen, zodat zij is verworpen.

---

### Aan de orde zijn de voordrachten ter vervulling van twee vacatures in de Hoge Raad (25256).

De **voorzitter**: Ik stel voor, in afwijking van het Reglement van orde niet schriftelijk te stemmen, en met toepassing van de regeling vastgelegd in kamerstuk 24663 de voordrachten conform het voorstel van de vaste commissie voor Justitie vast te stellen. Dat wil zeggen:

A. voor de voordracht in de vacature Van der Linde op de eerste plaats mr. D.G. van Vliet, op de tweede plaats mr. L. Monné en op de derde plaats mr. A. Hammerstein;

B. voor de voordracht in de vacature Urlings op de eerste plaats mr. L. Monné, op de tweede plaats mr. A. Hammerstein en op de derde plaats mr. A.M.J. van Buchem-Spapens.

De heer Hendriks heeft mij gevraagd een verklaring te mogen afleggen.

De heer **Hendriks**: Mijnheer de voorzitter! Mijn verklaring betreft Kamerstuk 25256 inzake voordrachten ter vervulling van twee vacatures in de Hoge Raad der Nederlanden. Ik verklaar van mijn grondwettelijk recht tot deelname aan de voordrachten ter vervulling van twee vacatures in de Hoge Raad geen gebruik te zullen maken, omdat tot op heden in deze Kamer over de wijze van zo'n voordracht nog steeds geen plenair debat is gehouden. Ruim negentien jaar geleden heeft de toenmalige fractie van de Partij van de Arbeid hierom gevraagd, hetgeen ik verleden jaar plenair in herinnering van deze Kamer heb gebracht. De noodzaak tot het voorgestelde debat wordt bevestigd door de brief van 12 mei 1997 van de landelijke groep Verontruste burgers aan de president van de Hoge Raad. Van die brief hebben alle Kamerleden der Staten-Generaal verleden week een afschrift ontvangen.

Overeenkomstig het voorstel van de voorzitter wordt besloten.

De **voorzitter**: Er hebben zich inmiddels voor de agendapunten 14 en 15 sprekers gemeld, zodat wij die niet als hamerstuk kunnen aanvaarden.

---

### Aan de orde is de behandeling van: - het wetsvoorstel Wijziging van de Tijdelijke wet stimulering sociale vernieuwing (24504).

Dit wetsvoorstel wordt zonder beraadslaging en, na goedkeuring van de onderdelen, zonder stemming aangenomen.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

---

### Aan de orde is de behandeling van: - brieven en rapportages met betrekking tot de vliegcrash te Eindhoven (24814).

De beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Zijlstra** (PvdA): Voorzitter! Op 15 juli 1996 is een Hercules van de Koninklijke luchtmacht verongelukt met rampzalige gevolgen. Ook vanaf deze plaats is een woord van medeleven aan het adres van de nabestaanden en de gewonden op zijn plaats. Bijzonder schokkend is het dat het waarschijnlijk anders had gekund. Ik realiseer mij heel goed dat achteraf praten gemakkelijk is, maar de Kamer is gehouden een oordeel te geven over hetgeen er gebeurd is. Ter voorbereiding van dit debat hebben wij met veel mensen gesproken. Ik wil de burgemeester van Eindhoven, de bevelhebber van de Koninklijke luchtmacht en al die andere gesprekspartners bedanken voor de wijze waarop zij aan die gesprekken hebben meegewerkt.

Voorzitter! De inzet van dit debat is, na te gaan wat er mis is gegaan en welke lessen eruit getrokken kunnen worden. Collega Rehwinkel zal het civiele gedeelte behandelen en ik zal mij beperken tot het militaire gedeelte.

De vliegbasis Eindhoven heeft een belangrijke omschakeling doorgevoerd, namelijk van een F-16-basis naar een transportbasis. Dat vergt veel van de mensen die er werken. Dat verklaart wellicht ook dat het oefenen op bijvoorbeeld het type Hercules niet de absolute prioriteit

heeft gehad. Evenmin is er geoefend op basis van het rampenbestrijdingsplan. Daarvoor is de gemeente verantwoordelijk. Ik zei het al: er is ook niet geoefend op het type Hercules en op de K-DC-10.

In het antwoord op vraag 7 wordt gemeld dat dit de competentie is van de resultaatverantwoordelijke eenheid in casu de commandant van de vliegbasis. In het antwoord op vraag 13 staat dat de bevelhebber van de luchtmacht verantwoordelijk is voor het doen opstellen van de orders van blijvende aard inzake luchtvaartongevallen en de militaire calamiteitenplannen.

Dit brengt mij tot twee vragen. Ziet de bevelhebber ook toe op de handhaving van die voorschriften? Wat is het oordeel van de Rijksluchtvaartdienst over de veiligheid van de vliegbasis Eindhoven? Het wordt tenslotte ook voor civiele doeleinden gebruikt. Deze vraag geldt ook voor andere vliegvelden met civiel medegebruik. Zijn daar rapporten over? Worden er gesprekken met de Rijksluchtvaartdienst op dit punt gevoerd?

Voorzitter! Ik kom op de rol van de vliegers. Ik volsta met een citaat uit het rapport van de Raad van advies voor luchtvaartongevallen bij Defensie. "Gelet op de positie van het vliegtuig in het laatste gedeelte van de landingsfase opgelijnd met en vlak boven de baan, zou het doorzetten van de landing in deze situatie de meest veilige kunnen zijn geweest. Ook indien de vogel-aanvaring plaatsvond na het initiëren van de doorstart, zou het afbreken hiervan en het alsnog uitvoeren van de landing te prefereren zijn geweest." Voorzitter! Op zich is dat een hard oordeel. De discussie over het alcoholgebruik en de wijze waarop daarover gerapporteerd is, heeft mij gestoord. In het rapport van de luchtmacht stond dat er bij één van de bemanningsleden een geringe hoeveelheid alcohol was aangetroffen. Nu, bij de beantwoording van de vragen blijkt dat het om drie bemanningsleden gaat. Dat wekt argwaan, vooral bij de nabestaanden. Over dit soort dingen zou geen discussie moeten bestaan. Ik geloof niet dat het gebruik van alcohol, gezien de hoeveelheden die in het geding zijn, van invloed is geweest op het luchtvaartongeval. Deze discussie over één of drie personen zou niet gevoerd moeten worden.

## Zijlstra

Voorzitter! Bij de alarmering ging er echt van alles mis. Er was gebrek aan informatie over het aantal passagiers. Er was discussie over het scenario en over het afkondigen daarvan. Er was sprake van slechte communicatiemiddelen en de recorder in de toren werkte niet. De civiele brandweer wist niet van het bestaan van de alarmcentrale van de vliegbasisbrandweer en de centralist van de alarmcentrale van de vliegbasisbrandweer kende de werking van 06-11 niet. Ook was de centralist van de alarmcentrale van de vliegbasis niet specifiek opgeleid. Kortom, er ging van alles mis, met desastreuze gevolgen.

Dat brengt mij tot de volgende vragen. Bij de beantwoording van vraag 8 wordt vermeld: de kwaliteit van de verbindingsmiddelen is op 15 juli niet van invloed geweest op het verloop van de redding en de hulpverlening. De commandant brandweer verklaart echter later: het communicatiesysteem is waardeloos. Hoe verhouden deze twee dingen zich tot elkaar? Later, bij het rapport-Glaser, wordt er kritiek geuit op het gebruik van 06-11. Mij verbaast het dat in de Peeljager, het onderdeelblad van de vliegbasis Volkel van 15 mei 1997, gemeld wordt over een oefening op 17 maart 1997: de on scene commander van de brandweer gaf onmiddellijk aan de brandweeralarmcentrale opdracht de melding door te geven aan de regionale alarmcentrale 112 in Den Bosch. Dat verbaast mij: een discussie over 06-11 en vervolgens wordt, twee à drie maanden geleden, dezelfde fout gemaakt op de vliegbasis Volkel.

Mijnheer de voorzitter! Dan kom ik bij het punt brandbestrijding en hulpverlening. De greppels waren niet bekend bij de vliegbasis-brandweer. Dat is eigenlijk onvoorstelbaar. Op 1 juli 1996 bestaat de brandweerploeg na 16.45 uur nog uit zeven mensen in plaats van elf voor die tijd, en in het weekend, zo hebben wij vernomen van brandweermensen, nog slechts uit zes mensen. Uit de beantwoording van de vragen blijkt dat dit voldoet aan de internationale normen. Maar de mensen van de brandweer vinden dat veel te weinig. Blijft deze maatregel gehandhaafd?

Mijnheer de voorzitter! Ik kom tot het meest cruciale punt, namelijk de situatie 25 minuten na de 90%-knock-downsituatie. Ook uit de gesprekken

die wij gevoerd hebben, blijkt dat er veel tegenstrijdigheden zijn. Wie heeft de inzittenden op welk tijdstip aangetroffen? Was de linkerachterdeur wel of niet gedeeltelijk geopend? De gevoerde gesprekken brengen op dat punt absoluut geen duidelijkheid. Ik vrees dat dit nooit opgehelderd zal worden. Wij zijn er althans in de afgelopen weken in de gesprekken niet in geslaagd om deze tegengestelde verklaringen aan elkaar te verbinden. Had het naar het oordeel van de bewindslieden uitgemaakt indien er een brandweerploeg van elf mensen was geweest in deze situatie? De OC is veel verweten. Hij had omstanders moeten invoeren om betrokken te worden bij de hulpverlening. Wat had hij moeten doen? Had hij omstanders moeten vragen de hydraulische spreider te gebruiken om de deuren open te maken? Had hij omstanders moeten vragen om te blussen, zodat brandweermensen vrijgemaakt konden worden voor het openen van de deur? Graag een reactie van de bewindslieden op deze vragen.

Voorzitter! We moeten ook vaststellen dat de civiele brandweer bij aankomst om 18.25 uur het toestel niet is binnengegaan. De civiele brandweer is afgegaan op wat de OOC zei en heeft niet haar verantwoordelijkheid genomen conform het rampenbestrijdingsplan.

Mijnheer de voorzitter! Ik kom op de getroffen maatregelen. Drie militairen van de vliegbasis Eindhoven zijn uit hun functie ontheven. Wat wordt hun precies verweten? Dat er een causaal verband bestaat tussen wat zij gedaan of nagelaten hebben en de ramp die er vervolgens op volgde? Zo ja, waarom zijn deze mensen dan niet geschorst en eventueel voor ontslag voorgedragen? En waarom is de luchtmachtstaf buiten schot gebleven? Valt de directeur operatie in dit verband niets te verwijten? Graag een reactie van de bewindslieden.

Mijnheer de voorzitter! De Koninklijke luchtmacht heeft commodore Fase een intern rapport laten opstellen met betrekking tot deze mensen. Bij dit rapport zijn geen processen-verbaal opgemaakt en de verslagen zijn ronduit flutwerk. Voldoet dit aan de rechtspositionele eisen en aan de zorgvuldigheid die je daarbij mag stellen?

Voorzitter! Er is veel misgegaan, met rampzalige gevolgen. Drie militairen zijn tot zondebok verklaard. De bevelhebber van de luchtmacht heeft na de ramp 28 maatregelen getroffen om herhaling te voorkomen. Volgens mij bewijst dat de medeverantwoordelijkheid van de luchtmachtstaf. Wat de PvdA betreft is het van tweeën één. Iedereen die daar een rol in heeft gespeeld wordt gestraft, óf niemand. Je kunt je echter niet beperken tot een paar mensen.

Voorzitter! Ten slotte kom ik op de nazorg. Ik heb de indruk dat de nazorg heel behoorlijk verloopt. Natuurlijk zal de een dat anders ervaren dan de ander. Dat is ons ook gebleken uit het gesprek dat wij met de nabestaanden hebben gevoerd. Maar het is een ereplicht van defensie om alles te doen wat noodzakelijk is om deze mensen tegemoet te komen. Ik vertrouw erop dat de bewindslieden dat ook zullen doen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! In de aanloop naar dit debat eind vorige maand heeft de heer Zijlstra de suggestie gedaan van een parlementair onderzoek, afhankelijk van de antwoorden van de leden van het kabinet op de van de zijde van de Kamer gestelde vragen. Moet ik, nu hij daar niet over gesproken heeft, wachten tot collega Rehwinkel gesproken heeft? Of kan hij daar iets over zeggen? Het lijkt mij dat dit een belangrijk punt is, omdat ook de nabestaanden zelf hier in de richting van de Kamer de nodige druk op hebben uitgeoefend.

De heer **Zijlstra** (PvdA): Voorzitter! Dit is een terechte vraag. Ik heb echter steeds gesteld dat wij de beantwoording in het debat willen afwachten om na te gaan of er mogelijkheden zijn om nadere verduidelijking te krijgen en of de Kamer daar zelf nog een rol in moet vervullen. Ik vind niet dat we daar lang mee kunnen wachten, maar in elk geval na dit debat. We zullen proberen, ook in overleg met andere fracties in de Kamer, op dat punt tot een standpunt te komen nadat dit debat is gevoerd. Er moet in elk geval voor het zomerreces helderheid over zijn of wij zullen voorstellen om de Kamer al dan niet een nader onderzoek te laten verrichten.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks):



De heer Rehwinkel (PvdA)

Uw inzet in dit debat is dus om in ieder geval via de dialoog die wij met de regering over dit buitengewoon vervelende onderwerp hebben, de conclusie te kunnen trekken of in uw optiek een parlementair onderzoek noodzakelijk of zinvol zou zijn?

De heer **Zijlstra** (PvdA): Dat is correct.

De heer **Rehwinkel** (PvdA): Mijnheer de voorzitter! De avond van de 15de juli vorig jaar was een rampzalige avond, die wij ons allen zullen blijven herinneren. Toen om 18.12 uur de centralist van de civiele brandweer telefonisch contact had met de vliegbasis, vroeg hij: Is er iets gebeurd op Welschap? Het antwoord aan de andere kant luidde: Ja. Daarna werd niet geïnformeerd naar een te volgen scenario. In plaats hiervan vroeg de centralist: Dat lossen jullie zelf op? Dit lijkt typerend voor de wijze waarop door de civiele diensten bij de bestrijding van de ramp met de Hercules is opgetreden, waarover ik nu namens mijn fractie kom te spreken: ten eerste zonder de hulp van rampenplannen en ten tweede zonder gedegen communicatie met de militaire autoriteiten. De rampenplannen hebben op geen enkel punt werkelijk goed gefunctio-

neerd. Uit alle beschikbare rapportages blijkt dat dit in de eerste plaats te wijten is geweest aan een gebrek aan oefening. Hiertoe was wel gelegenheid geweest.

Wanneer op 10 april – dus drie maanden voor de ramp – een scenario-3-oefening wordt gehouden – dat is een oefening met meer dan tien slachtoffers – wordt de gemeente twee dagen van tevoren op de hoogte gesteld, waardoor niet kon worden deelgenomen. Ook lijkt er sprake te zijn geweest van een algemeen gebrek aan belangstelling voor het terrein van de rampenbestrijding. Ik citeer het COT-rapport: “toen de plannen afgerond waren, verdwenen zij vrijwel overal in de la. Bijna niemand nam de moeite de plannen helemaal door te nemen. Daardoor werden de knelpunten en onduidelijkheden die van meet af aan in de plannen besloten lagen, ook niet gecorrigeerd”.

Voor de 15de juli was het al verschillende keren voorgekomen dat de regionale brandweer pas achteraf door de vliegbasisbrandweer van Welschap werd ingelicht over een situatie waarin de vliegbasisbrandweer was uitgerukt en eigenlijk scenario 2 of 3 geactiveerd had moeten worden.

Personeelsleden van de basisbrandweer noemden in een gesprek dat ik vorige week samen met verschillende collega's met hen

voerde, een incident met een Fokker 27 met acht inzittenden, waarbij scenario 2 had moeten worden geactiveerd en een incident met een Hercules met twaalf inzittenden, waarbij zelfs scenario 3 in werking had moeten treden. Dit staat allemaal niet in de rapporten die ons ter beschikking zijn gesteld. Ik vraag de bewindslieden of dit hun bekend was en hoe zij hierover oordelen.

De dienstdoende loco-burgemeester Van Zon had op 15 juli volgens het rampenbestrijdingsplan het opperbevel moeten voeren over de rampbestrijding. In plaats van zich, conform het rampenbestrijdingsplan, direct bij het beleidsteam te voegen, ging Van Zon naar het vliegveld om zich te informeren. De brandweerkazerne probeerde hem tevergeefs te bewegen naar het beleidsteam te komen, waar alle beschikbare informatie over de ramp bekend was. Op het vliegveld sprak Van Zon alleen met civiele functionarissen en niet met de commandant van het vliegveld, van wie Van Zon het opperbevel had moeten overnemen. Het functioneren van Van Zon werd daarna bemoeilijkt door het optreden van de inmiddels op vliegveld Welschap aangekomen staatssecretaris Gmelich Meijling. De staatssecretaris bevestigde de commandant van de vliegbasis in zijn keuze om niet naar het beleidsteam te gaan. In de rapportages wordt juist diens afwezigheid als oorzaak genoemd voor het niet kunnen functioneren van het beleidsteam. Ook de organisatie van een persconferentie, waar het beleidsteam zich vervolgens mee bezighield, werd op voorstel van de staatssecretaris afgeblazen.

Een oordeel over het optreden van loco-burgemeester Van Zon is niet zozeer aan ons. Wel vraag ik de regering op welke wijze zij in het algemeen aandacht zal besteden aan de rol van de loco-burgemeester, bijvoorbeeld bij de formulering van landelijke kwaliteitscriteria, aangezien de loco-burgemeester al het ondergeschoven kind bij de rampenbestrijding is genoemd. Ik vraag de staatssecretaris van Defensie op zijn eigen optreden in te gaan, vooral in relatie tot de bevelvoering bij de rampbestrijding.

Helaas moeten wij naar aanleiding van de vorige week verschenen rapportage van het Nibra concluderen dat de situatie in Eindhoven geen

## Rehwinkel

uitzondering vormt op de manier waarop in Nederlandse gemeenten wordt omgegaan met rampenbestrijding. Om deze reden kan ik niet anders dan toejuichen dat de minister stappen wil ondernemen om de voorbereiding op rampen rond de Nederlandse luchtvaartterreinen te verbeteren. Ik vraag mij echter af waarom wij een jaar op de beloofde verbeteringen moeten wachten. Zijn dezelfde tekortkomingen in de voorbereiding op rampenbestrijding niet ook al in 1995 geconstateerd door de commissie-Hermans? Gemeenten die op dit moment nog niet beschikken over een rampenplan dat is uitgewerkt en waarmee is geoefend, hebben de voorbereiding op rampenbestrijding kennelijk een zeer lage prioriteit gegeven. Het moet mogelijk zijn er op een kortere termijn dan de minister voorstelt, voor te zorgen dat voor elk vliegveld een rampbestrijdingsplan is opgesteld en dat daarmee is geoefend. Het werk van de in te stellen taskforce en de ontwikkeling van landelijke kwaliteitscriteria zal waarschijnlijk geruime tijd in beslag nemen, maar gemeenten moeten ondertussen zelf hun verantwoordelijkheid nakomen voor de voorbereiding op rampbestrijding.

Ik wil even heel uitdrukkelijk wijzen op artikel 7, eerste lid, van de Rampenwet die in 1994 is vastgesteld: de burgemeester stelt voor elke ramp waarvan de plaats, de aard en de gevolgen voorzienbaar zijn een rampbestrijdingsplan vast, waarin het geheel van bij die ramp te nemen maatregelen is opgenomen.

De urgentie van de hele problematiek werd mij overigens nog eens duidelijk door de onthulling in de pers afgelopen zaterdag van enkele aanbevelingen uit een niet gepubliceerde versie van het Nibra-rapport. Onder meer zou het Nibra hebben aanbevolen vluchten met grote passagierstoestellen op Beek, Eelde en Twente te staken wegens de gebrekkige voorbereiding op vliegtuigongevallen op deze luchthavens. Verder wilde het Nibra een hogere opleiding voor militaire brandweercommandanten en de geneeskundige aspecten van een mogelijke ramp beter regelen. Ik wil graag van de regering een reactie horen op de suggestie dat deze aanbevelingen onder druk van het ministerie van Binnenlandse Zaken

uit het rapport zouden zijn verwijderd.

Tot slot vraag ik mij af of één keer per twee jaar deelnemen aan een interdisciplinaire oefening genoeg is om de voorbereiding op rampen op het gewenste niveau te tillen. Jaarlijks grote oefeningen, vergelijkbaar met scenario-3-oefeningen in het Eindhovense geval, en daarnaast regelmatig kleinere oefeningen komen volgens mij meer in de gewenste richting. Als dat in gemeenten op financiële problemen stuit, moet de regering bezien of geen extra bijdrage kan worden geleverd. De waarde van een rampenplan voor grootschalige ongevallen waarmee goed is geoefend, is door de ramp met de Hercules uiterst pijnlijk aan het licht gekomen. Het wordt nu tijd dat de rampenbestrijding in Nederland op een zodanig peil komt dat bij een herhaling van die 15de juli 1996 met recht kan worden gezegd dat alles is gedaan om erger te voorkomen en dat de slachtoffers werkelijk niet te redden waren geweest.

□

De heer **Van den Doel** (VVD): Voorzitter! Toen ik onlangs een gesprek had met een van de overlevenden van de Herculesramp, zei deze tegen mij: ik heb geprobeerd de linkerachterdeur open te krijgen door de instructie op de deur uit te voeren; het leek eenvoudig, maar er was geen beweging in te krijgen; de vrijheid leek dichtbij, maar er kwam geen hulp.

Ook vandaag gaan onze gedachten uit naar de nabestaanden en de overlevenden van deze ramp. Zij zijn het die vandaag opnieuw worden geconfronteerd met de gevolgen van dit drama. Zij zijn het die er in de eerste plaats recht op hebben te weten hoe deze ramp zich heeft kunnen voltrekken.

Bij de evaluatie van een ramp dienen voor de VVD-fractie vier belangrijke vragen te worden beantwoord.

1. Waren er deugdelijke rampenbestrijdingsplannen en waren deze ook geoefend?
2. Zijn de plannen juist uitgevoerd?
3. Wat waren de tekortkomingen en wie zijn daarvoor verantwoordelijk?
4. Welke lessen voor de toekomst worden hieruit getrokken?

Ik zal op basis van de acht rapporten en de beantwoording van

de ruim 140 vragen door de regering, het oordeel van de VVD-fractie geven op deze vier kernvragen.

Aan de voorbereiding van de rampenbestrijding mankeerde veel. Er was alleen kleinschalig geoefend. De hulpverleningsdiensten noch de civiele autoriteiten waren erbij betrokken. Geschikte oefenscenario's ontbraken. De inhoud van de plannen was onvoldoende bekend en de draaiboeken voor de verschillende processen moesten nog worden uitgewerkt. Op de avond van 15 juli vertaalde dat zich in onwetendheid, competentiestrijd en chaos.

Wie is hiervoor verantwoordelijk? In de eerste plaats de burgemeester van Eindhoven. De burgemeester moet zorgen dat er deugdelijke plannen zijn en dat deze ook geoefend worden. Dat is niet gebeurd. Dat is hem dus aan te rekenen. Dat geldt ook voor de commandant van de vliegbasis Eindhoven. Hij had ervoor moeten zorgen dat het betrokken personeel berekend was voor de rampenbestrijdingstaak.

In de afgelopen weken is in de media de indruk gewekt dat de luchtmachtstaf zich heeft vrijgepleit door de trap van bovenaf schoon te vegen. Evenals in het overleg van afgelopen oktober wil de VVD-fractie zich bij de beoordeling van de verantwoordelijkheden niet beperken tot de commandant van de vliegbasis, maar ook de verantwoordelijkheid van de luchtmachtstaf in Den Haag erbij betrekken. Wat is de taak van de luchtmachtstaf? Deze moet voor de commandant de personele en materiële randvoorwaarden scheppen, zodat hij zijn taak kan uitvoeren. Hierbij zijn drie punten aan de orde: de sterkte van de brandweer, de communicatieapparatuur en de controle op de geoefendheid.

Allereerst de sterkte van de brandweerploeg. Deze voldeed aan de nationale en internationale normen. Er was geen sprake van een hoog ziekteverzuim en evenmin van onderbezetting. Daarover bestaan dus geen misverstanden meer.

Maar er blijft voor mijn fractie nog wel een vraag over. De risicoklasse van een vliegtuig wordt bepaald op basis van de lengte en breedte van het vliegtuig. De brandweerstern wordt bepaald door het te blussen oppervlak en niet door het aantal passagiers. Er wordt ook geen

## Van den Doel

onderscheid gemaakt tussen een vracht- of een passagiersvliegtuig. Men gaat ervan uit dat passagiers zichzelf kunnen redden. Er wordt ook geen onderscheid gemaakt tussen een burger- of militair vliegtuig, terwijl daar toch een wezenlijk verschil tussen bestaat. Is dat niet merkwaardig? In het rapport-Rosenthal roepen de onderzoekers deze vragen ook op. Zou het niet zo moeten zijn dat een vliegtuig zoals een Hercules, dat een behoorlijk aantal passagiers kan vervoeren, in een hogere risicoklasse zou moeten worden ingedeeld, zo vraag ik de regering.

Dan kom ik op de verouderde communicatieapparatuur. De brandweer had bij de luchtmachtstaf op vervanging van de apparatuur aangedrongen. In een van de rapporten meldt de brandweercommandant: het communicatiesysteem is waardeloos. Collega Zijlstra refereerde hier ook aan. Dat is een heldere uitspraak. Waarom is er zo'n lage prioriteit aan de vervanging gegeven? Als ik kijk naar de jaarlijkse budgetten die de luchtmacht heeft voor investeringen in materieel, kan dat toch niet de reden zijn? Hiermee wil ik geenszins suggereren dat betere communicatieapparatuur tot een andere uitkomst zou hebben geleid. Immers, niet het gebrek aan materiële zaken heeft tot dit drama geleid, maar allereerst het tekortschieten van functionarissen op de vliegbasis zelf.

Tot slot de controle op de geoefendheid. In de knelpunten-rapportage van 19 april 1996 van de commandant van de vliegbasis worden geen knelpunten bij de oefeningen gemeld.

Mijn conclusie over de voorbereiding van de rampenbestrijding is dat de primair verantwoordelijke functionarissen, te weten de burgemeester van Eindhoven en de commandant van de vliegbasis, ernstig tekort zijn geschoten in hun taakopvatting.

Inmiddels heeft de minister van Binnenlandse Zaken een viertal maatregelen in gang gezet om de kwaliteit van de rampenbestrijding te verbeteren. Ik refereer aan de brief van 2 juni jl. Ik vind de minister echter te lankmoedig. De ramp is bijna een jaar geleden gebeurd en nu krijgen de gemeenten nog een jaar om orde op zaken te stellen. In feite hadden zij al op orde moeten zijn. Is de minister bereid deze termijn terug

te brengen naar een halfjaar en de Kamer vervolgens daarover te rapporteren? Ik sluit mij aan bij de vragen van collega Rehwinkel en vraag de minister of het bericht van jongstleden zaterdag in De Telegraaf waar is, dat de brandweercapaciteit op de vliegvelden Beek, Twente en Eelde ontoereikend zou zijn.

Voorzitter! Ik kom toe aan de uitvoering van de rampenbestrijdingsplannen. De verantwoordelijkheid voor de kwaliteit van de uitvoering van de plannen ligt bij de gemeente Eindhoven en de vliegbasiscommandant. Een slechte voorbereiding werkt door in de uitvoering. Dat was ook op 15 juli het geval. Bij de alarmering zijn fouten gemaakt, waardoor kostbare minuten verloren zijn gegaan. De civiele hulpverleningsdiensten hebben zich passief opgesteld. Dat is onbegrijpelijk. Toen uiteindelijke scenario 3 van kracht werd, heeft men in de regionale alarmcentrale van de brandweer nagelaten om andere hulpverleningsorganisaties daarvan in kennis te stellen. De GGD rukte uit zonder zuurstofmateriaal en brancards. De aanwezige brancards op de kazerne werden niet gebruikt.

Ook het optreden van de loco-burgemeester is onbegrijpelijk. Hij weigerde in eerste instantie zijn wettelijke taak uit te voeren. Hij begaf zich veel te laat naar het crisiscentrum en liet volstrekt na inhoud te geven aan het opperbevel. De conclusies in het eindrapport zijn dan ook hard: van beoogde samenwerking tussen militaire en civiele autoriteiten was niets te merken. Ondanks deze schokkende conclusie is het de vraag of een betere uitvoering ook tot een andere uitkomst had geleid. Ik denk van wel. Als vanaf het begin scenario 3 was doorgegeven, had de civiele brandweer tijdig op de plaats van de ramp kunnen zijn. De hulpverlening aan de passagiers had dan ook kunnen starten. Op dit punt is in de procedure een cruciale fout gemaakt.

Het vaststellen van het scenario is voorbehouden aan de voorzitter van de beleidsgroep en dat is de plaatsvervangend vliegbasiscommandant. In spoedeisende situaties mag het hoofd van de brandweer of zijn plaatsvervanger het scenario vaststellen. Is dat niet merkwaardig bij een calamiteit waarbij elke seconde telt? In de avonduren is alleen de on scene commander aanwezig. Er kunnen

dus kostbare minuten verloren gaan tot het moment waarop de on scene commander een voorlopig scenario vaststelt. Het kan nog langer duren voordat de plaatsvervangend commandant er is. Waarom is er niet voor gekozen dat bij een crash in alle gevallen in eerste instantie scenario 3 wordt afgekondigd? Mocht achteraf blijken dat het minder ernstig is, dan kan men het scenario toch in neerwaartse zin bijstellen?

Waarom mag de verkeersleider, toch ook een belangrijke sleutel-functionaris, geen scenario afkondigen? Had hij die bevoegdheid op 15 juli wel gehad, dan was al om 18.03 uur scenario 3 afgekondigd. Realiseren de bewindslieden zich tot welke noodlottige gevolgen een dergelijke procedure kan leiden? Mijn vraag is dan ook of deze procedure inmiddels is bijgesteld voor alle militaire vliegvelden.

Was dit drama, gezien de slechte uitgangspositie, nog wel te voorkomen? Ik ga terug naar de hoofdconclusie van het rapport. Die luidt: de reddingsactie van bemanning en passagiers had ten minste 25 minuten eerder begonnen kunnen worden. De cruciale vraag is dan ook waarom de redding niet eerder is ingezet. De militaire, maar ook de civiele brandweer, zo is te lezen, hield uitsluitend rekening met vier slachtoffers. Maar elk mens is toch het redden waard? Waarom heeft de brandweercommandant de reddingsactie niet eerder ingezet? Was er tekort aan personeel? Volgens de brandweercommandant was dit het geval, maar volgens andere deskundigen niet.

Bovendien werd door de vliegbasisbrandweer in eerste instantie de steun van de regionale brandweer afgeslagen. Dat is een ernstige fout. De omstanders, waaronder technisch personeel van de basis, werden niet ingezet omdat de brandweercommandant dit te gevaarlijk vond. Kon men het vliegtuig niet in omdat het te warm was? Volgens de onderzoekers kon het brandweerpersoneel het vliegtuig betreden, maar volgens de brandweer niet. De brandweercommandant van de gemeente Eindhoven vertelt in het Eindhovens Dagblad dat om 18.31 uur het betreden van het vliegtuig vanwege de enorme hitte niet mogelijk was. Verdere koeling was nodig, zo kan men lezen. Diezelfde tekst kan men lezen in het persbericht van de

## Van den Doel

gemeente Eindhoven van 17 juli, maar volgens het voorlopige rapport is de temperatuur aan de buitenzijde van het toestel niet hoog geweest. De verf was nog volledig intact. Kan de regering opheldering verschaffen over deze twee totaal verschillende lezingen, die toch cruciaal zijn voor de vraag waarom de reddingsoperatie niet onmiddellijk is opgestart?

Ook het rapport-Glaser, op grond waarvan de drie luchtmacht-functionarissen uit hun functie zijn ontheven, laat die belangrijke vragen onbeantwoord. Mijn fractie vraagt zich overigens af wat de waarde van dat rapport is. Het is een rapport met vergaande conclusies, gebaseerd op gespreksnotities van getuigen. Waarom zijn er geen schriftelijke verklaringen opgesteld die door de getuigen zijn ondertekend? Een aantal verklaringen is zelfs tegenstrijdig, zonder dat hier verder aandacht aan wordt besteed. Mijn vraag is dan ook, welke waarde de regering aan dit rapport hecht.

Voorzitter! Ik kom nu op de verantwoordelijkheden. Voor het te laat op gang komen van de reddingsactie is de verantwoordelijkheid volledig bij de dienstdoende brandweercommandant van de vliegbasis gelegd. Waarom is dat gebeurd? Rond het tijdstip van 18.30 uur waren de commandant van de vliegbasis, de bevelvoerder, de officier van dienst van de brandweer Eindhoven en het hoofd van de brandweer van de vliegbasis zelf op de plaats van de ramp aanwezig. Waarom hebben zij geaccepteerd dat de reddingsactie nog niet begonnen was? De Eindhovense brandweer had de leiding moeten nemen, maar heeft dat niet gedaan. Waarom zijn deze kernvragen tijdens het onderzoek niet aan deze functionarissen gesteld?

Ik kom nu op de veiligheid van de Hercules. Na de ramp zijn tal van vragen gerezen over de bruikbaarheid van de nooduitgangen, de bescherming van de zuurstofleidingen en de brandveiligheid van de Hercules. In het overleg in oktober heb ik de staatssecretaris gevraagd om, hangende het onderzoek, het passagiersvervoer met de Hercules voor niet-operationele vluchten te staken. Toen is aan dat verzoek niet tegemoetgekomen. In het rapport van het ongeval van de Koninklijke luchtmacht wordt gesteld dat het zuurstofsysteem moet worden

aangepast om overmatig weglekken bij een ongeval te voorkomen. De Raad van advies voor luchtvaart-ongevallen constateert in zijn eindrapport dat de Hercules niet voldoet aan de zogenaamde "joint aviation requirements". Het betreft hier eisen zoals plaats en markering van nooduitgangen en brandbaarheid en toxiciteit van de bekleding. Een nadere evaluatie van deze overlevingsaspecten, zo stelt de commissie, is nodig, zeker nu de Hercules veelvuldig voor passagiersvervoer wordt gebruikt. Ik herhaal dus mijn verzoek aan de regering om, hangende deze evaluatie en de uitvoering van de modificaties, de Hercules niet in te zetten voor regulier passagiersvervoer. Zo nodig zal ik daarover in tweede termijn een motie indienen.

Voorzitter! Nu het punt van de nazorg. In het overleg in oktober heb ik gezegd dat mijn fractie ervan uitgaat dat de nabestaanden en de slachtoffers, maar ook het brandweer- en hulpverleningspersoneel en hun gezinnen de nazorg krijgen die zij behoeven: nazorg op maat, zolang daar behoefte aan is. Ik vraag de regering ook vandaag om dit nog eens te bevestigen.

Voorzitter! Ik kom tot mijn voorlopige conclusie. Vier jaar geleden, in 1993, werd aan gemeentebesturen en militaire commandanten de richtlijn uitgegeven om de samenwerking met betrekking tot de voorbereiding en de uitvoering van de rampenbestrijding te bevorderen. Drie jaar later deugde de voorbereiding en de uitvoering van de rampenbestrijdingsplannen in Eindhoven nog niet. De burgemeester is op dat punt van zijn verantwoordelijkheid tekortgeschoten. Dat geldt ook voor de commandant van de vliegbasis Eindhoven. De Haagse luchtmachtstaf had weliswaar geen optimale uitgangssituatie geschapen voor het functioneren van de vliegbasisbrandweer, maar alleen vanwege deze feiten kan zij niet medeverantwoordelijk worden gesteld voor dit drama.

Voorzitter! Een van de bekendste Nederlandse spreekwoorden is: "Als het kalf verdronken is, dempt men de put." Na elke ramp wordt een lijst van maatregelen voorgesteld. Dat is terecht, want geen lering trekken uit gemaakte fouten zou dubbel fout zijn. Toch blijkt uit alles dat de rampenbestrijding bij gemeenten

geen hoge prioriteit heeft. De VVD-fractie pleit dan ook voor een strakkere regie en vraagt de minister om de provincies op te dragen ook op dit punt in de richting van de gemeenten meer inhoud te geven aan hun toezichthoudende en coördinerende taak ten aanzien van de rampenbestrijding.

□

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Ik wil mij allereerst aansluiten bij de welgemeende woorden van medeleven, zoals door collega Zijlstra als eerste uitgesproken in de richting van de nabestaanden van de slachtoffers van de ramp van 15 juli vorig jaar en degenen die daarbij ernstig gewond zijn geraakt. Dat was voor ons allen, maar zeker voor hen een ramp. Wat zich nadien heeft afgespeeld, was misschien wel een verdubbeling van die ramp, als wij denken aan de hoeveelheid fouten die uiteindelijk is gemaakt en de mate waarin dit het verwerkingsproces van de nabestaanden heeft bemoeilijkt.

Wat mijn fractie betreft, zijn er twee vragen die in dit debat centraal staan. De eerste vraag is: is alle informatie boven water? Ik heb het dan over de feiten en de verantwoordelijkheden. De tweede vraag is: zijn voldoende lessen getrokken, opdat vergelijkbare fouten niet of nauwelijks meer gemaakt kunnen worden? Daarna wil ik de vraag beantwoorden: hoe nu verder?

In het dossier is sprake van verschillende tegenstrijdigheden. Enkele zijn door mijn collega's al genoemd. Ik wil er twee noemen. De eerste is deze. De militaire brandweercommandant en andere brandweerlieden van de vliegbasis hebben verklaard dat zij al om 18.24 uur hebben ontdekt dat er meer slachtoffers waren. De bewindslieden stellen in de antwoord op de vragen: dan zou het 17 minuten hebben geduurd voordat de eerste slachtoffers naar buiten waren gekomen. Dat is onwaarschijnlijk lang. De tweede is deze. De on scene commander heeft omstreeks datzelfde tijdstip, 18.24 uur, met diverse mensen gesproken. Volgens geen van hen is er gezegd dat er slachtoffers zijn ontdekt. Dat werd voor hen pas om 18.38 uur duidelijk. De bewindslieden zeggen: het is ondenkbaar dat de functionarissen zo lang in het ongewisse

## Rosenmüller

bleven van het feit dat er slachtoffers waren.

Voorzitter! Deze en ook de door de collega's genoemde tegenstrijdigheden zijn zo belangrijk, omdat de bewindslieden zelf hebben moeten toegeven dat er geen bevredigend antwoord is te geven op de vraag wat zich precies om en nabij 40 minuten na de ramp heeft afgespeeld. Een van de kernvragen is: waarom is geen reddingsoperatie ondernomen toen de brand in de rechtervleugel onder controle was? Een andere vraag luidt: hoe kon het dat de verkeersleiding wel wist dat er een fanfarekorps in het vliegtuig zat en de brandweer niet? De regering zegt: dat is allemaal onvoorstelbaar.

De bewindslieden zeggen dat het niet te verklaren is waarom de brandweer ter plekke niet op de hoogte was van die greppels. Dat lijkt een detail voor de buitenwereld, maar daardoor moest men omrijden en had men tijdverlies. Collega's hebben al gezegd: dan telt elke seconde.

Ook de discussie over het alcoholpromillage blijft buitengewoon lastig.

Voorzitter! Gegeven de tijd moet ik het bij deze voorbeelden laten. De conclusie van mijn fractie op dit punt is: wij weten niet wat wij willen weten. Bovendien zitten er nogal wat tegenstrijdigheden in de lezingen tot nu toe. Dat moet opgehelderd worden.

Mijn volgende punt betreft de verantwoordelijkheidsverdeling. Eind vorig jaar zijn disciplinaire maatregelen genomen tegen drie mensen: de commandant van de basis, de verantwoordelijke verkeersleider en de dienstdoende brandweermancommandant. Zij zijn uit hun functie ontheven. Gezien het feit dat er fout op fout is gemaakt, is er denk ik voor die disciplinaire straf iets te zeggen. Vervolgens wordt gesteld dat de top van de luchtmacht wist van de problemen bij het opstellen van de rampenplannen en ook wist dat de oefeningen op de militaire bases moeizaam verliepen. Mij dunkt dat dan de stelling niet te verdedigen is dat er voor de leidinggevendenden van de luchtmacht niet of nauwelijks een vergelijkbaar zware verantwoordelijkheid ligt. Ook hier geldt: de trap van boven naar beneden schoonvegen. Ik denk bijvoorbeeld aan de directeur operatie van de luchtmacht, die nog kort voor de maatregelen tegen de drie net genoemde functionarissen

vond dat er aanleiding was voor "formele tevredenheidsbetuiging of decoratie". Dat is een pijnlijk punt bij de voorbereiding van dit debat. Dan heb ik het nog niet over de gebrekkige onderlinge communicatie, de problemen met de apparatuur en de gebrekkige – voorzichtig uitgedrukt – samenwerking tussen de militaire en de civiele autoriteiten en verantwoordelijken. In dit verband heb ik een vraag aan de bewindslieden: hoever reikt het gerechtelijk vooronderzoek precies? Conclusie van de fractie van GroenLinks is op dit punt dat de verantwoordelijkheid voor de ramp verder reikt dan de vliegbasis.

Zijn er voldoende lessen getrokken? Natuurlijk, er zijn zeer veel maatregelen genomen. Maar er bestonden al maatregelen. En toch is die ramp gebeurd. Mijn vraag aan de bewindslieden is of zij voor zichzelf in alle redelijkheid de overtuiging hebben dat met de maatregelen die genomen zijn, dergelijke incidenten niet meer zullen voorkomen. En natuurlijk zijn twee incidenten nooit vergelijkbaar. Bovendien is te hopen dat het nooit meer gebeurt. Wij zijn nu echter tegen een opeenstapeling van fouten aangelopen.

Voorzitter! Ik rond af met de beantwoording van de vraag: hoe verder? Ik heb mij bij de voorbereiding van het debat de vraag gesteld: waarom is de zo gewenste duidelijkheid niet te verschaffen? Dat is een heel open vraag. Heeft het misschien iets te maken met de cultuur binnen Defensie? Was de openheid om vanaf het begin het eigen verhaal te vertellen misschien niet maximaal aanwezig of gewaarborgd? Ik verzoek de bewindslieden op deze vraag in te gaan.

Moeten wij ons op dit moment neerleggen bij de beschikbare gegevens? Ik ben voor het beantwoorden van die vraag teruggegaan naar de kern van ons werk, namelijk het zijn van volksvertegenwoordiger. In dat vak hebben wij af en toe lastige afwegingen te maken. Kies je voor dit, dan kies je tegen dat. Wij zijn ook de vertegenwoordigers van de nabestaanden, die een heel dringend beroep op ons doen om de onderste steen boven te krijgen. En daarover zullen de collega's en de bewindslieden niet van mening verschillen. Natuurlijk kun je buitengewoon sceptisch zijn over de vraag of openstaande vragen of discrepanties van een nader antwoord kunnen worden voorzien.

Maar het is in ieder geval mijn inzet in dit debat om te bezien of een parlementair onderzoek, als eerste een meer samenhangend onafhankelijk onderzoek, een bijdrage kan leveren aan het ophelderen van gememoreerde tegenstrijdigheden of openstaande vraagstukken. Dat is niet een doel op zichzelf. Maar in dit geval mag je geen middel onbenut laten. En misschien heb je zelf twijfels. Maar je kunt de nabestaanden niet teleurstellen. Zij hebben buitengewoon lastige en moeizame verwerkingsprocessen, misschien vanwege de extra fouten die gemaakt zijn. Dan moet je ook je eigen inschatting geven. Ik meen dat overleg met de nabestaanden buitengewoon belangrijk is. Ik verneem hierover graag de opvatting van de regering en de collega's. Ik heb hiermee willen aangeven hoe ik in dit geval tegen ons werk aankijk.

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Mijnheer de voorzitter! Overlevenden en nabestaanden worden nog dagelijks geconfronteerd met de tragische gevolgen van de vliegramp van juli vorig jaar. De SGP-fractie wil betrokkenen daarin voortdurend kracht en sterkte toewensen. Je ervaart op zulke momenten dat menselijke troostwoorden altijd tekortschieten. Daarom is onze wens en bede dat de God van alle genade hun in het bijzonder nabij moge zijn in deze zo moeilijke omstandigheden. Maar ook voor het personeel van de vliegbasis zal het ongetwijfeld een traumatische ervaring blijven.

In dit debat staan voor onze fractie twee vragen centraal. Hoe heeft het allemaal kunnen gebeuren? En, wellicht belangrijker maar in ieder geval in verband staand met elkaar, is en wordt alles gedaan om herhaling, voorzover menselijkerwijze mogelijk, te voorkomen? Het is immers bijzonder pijnlijk, zowel voor de overlevenden als voor de nabestaanden en de hulpverleners, dat het hoge aantal slachtoffers menselijk gesproken mede te wijten is aan ernstige tekortkomingen die bij de rampbestrijding aan het licht zijn getreden. Uit de verschillende rapportages komt het beeld naar voren van een aaneenschakeling van gebeurtenissen die zijn uitgelopen op een ramp. De spreektijd ontbreekt mij uiteraard om daarvan veel voorbeelden te geven. Ik sluit mij in

## Van den Berg

dit verband aan bij de praktische voorbeelden en vragen van vorige woordvoerders.

Menselijke fouten die in het geding zijn, staan nooit los van hun organisatorische context. Ik noem de fatale miscommunicatie tussen verkeersleiding en brandweer. In hoeverre is deze miscommunicatie los te zien van positie en toerusting van de alarmcentrale? En hoe is het met de communicatiemiddelen in bredere zin?

Daar waar sprake is geweest van ernstig persoonlijk falen, dienen ook disciplinaire maatregelen te worden genomen. Maar zelfs de geringste schijn dat alleen op de lagere echelons naar zondebokken zou worden gezocht, moet worden vermeden. Ik wijs er in dit verband op dat ook bij de civiele rampenbestrijding helaas de nodige steken zijn gevallen. Ik wijs op de bestuurlijk verantwoordelijken, ook in de lokale sfeer. De loco-burgemeester is al genoemd.

Overigens komt het mij voor, dat de gevolgen van de vliegcrash niet alleen maar kunnen worden toegeschreven aan persoonlijk falen van mensen ter plaatse. Ook in bredere context kunnen hier oorzakelijke verbanden liggen. In hoeverre heeft gebrek aan financiële middelen geleid tot verminderde prioriteit van de rampenbestrijding? De vliegbases van de luchtmacht zijn zogeheten zelfstandige resultaatverantwoordelijke eenheden. Is het juist dat de budgetten die aan de commandanten van de vliegbases worden verstrekt, de laatste jaren als gevolg van bezuinigingen onder druk zijn komen te staan? Wat voor gevolgen heeft dat dan op dit terrein? Uit de feiten blijkt in ieder geval dat de brandweer onvoldoende geoefend dan wel onvoldoende toegerust was op dit type rampen. Om een ander punt te noemen: de directe verbinding tussen civiele en militaire brandweer is uit bezuinigingsoverwegingen niet aangelegd. Wellicht heeft dat hier in de concrete gevolgen dan geen rol gespeeld. Dat is trouwens altijd moeilijk te bewijzen. Maar toch is dit soort dingen, vrees ik, symptomatisch. Waarom heeft de centrale leiding van de luchtmacht, die zich er al geruime tijd van bewust was dat de totstandkoming van de rampenbestrijdingsplannen moeizaam verliep, niet sterker centraal aangestuurd? Ligt er ook op dat

niveau niet een verantwoordelijkheid, zo niet nalatigheid?

Er liggen inmiddels veel rapporten op tafel. Toch is niet op alle vragen een bevredigend antwoord te geven. Een aantal knellende vragen, die ook reeds geformuleerd zijn, zal wellicht altijd onbeantwoord blijven. Er is een aantal tegenstrijdige verklaringen. Op een aantal punten is objectief bewijsmateriaal, bijvoorbeeld in de vorm van geluidsbanden, niet voorhanden. De vraag kan dan opkomen, zoals is gebeurd, of wellicht een parlementaire enquête nadere opheldering zou kunnen geven. Mijn fractie heeft op dit moment weinig behoefte om te grijpen naar dit zware instrument. De grote onzekerheid omtrent de resultaten die met de inzet van dit instrument wellicht zouden kunnen worden bereikt, moet immers worden afgewogen tegen de ongetwijfeld grote emotionele belasting die een enquête met zich brengt voor degenen die de ramp hebben overleefd en voor de nabestaanden van de slachtoffers. Een parlementaire enquête zal waarschijnlijk, zoals ik al zei, ook geen uitsluitel geven op alle vragen. Deze situatie sterkt ons overigens wel in ons pleidooi, dat wij ook in ander verband wel eens hebben gehouden, voor de spoedige instelling van een onafhankelijke transportongevallenraad. Die zou naar ons oordeel ook bevoegd moeten zijn als het gaat om ongevallen waarbij militaire vliegtuigen betrokken zijn. Hoe kijkt de regering daartegenaan? Is het niet goed om één instantie te hebben die al dit type ongevallen onderzoekt?

De brandweercapaciteit op kleinere burgervliegvelden is, naar ik heb begrepen, niet steeds afgestemd op de groei van het vliegverkeer. Op deze kleinere luchthavens landen steeds grotere toestellen, met alle risico's van dien. Wat is er waar van de bewering dat bepaalde aanbevelingen uit het conceptrapport "Voorbereiding op vliegongevallen" zouden zijn geschrapt? Is inderdaad in eerste instantie geadviseerd om allerlei chartervluchten vanaf regionale luchthavens met onmiddellijke ingang te staken? Ik wil daar graag opheldering over krijgen.

Een andere vraag die bij ons opkomt, is in hoeverre het gemengd civiele en militaire gebruik van vliegvelden bijzonder problemen oproept. Zijn de afspraken over de

condities waaronder het civiel en militair vliegverkeer kan plaatsvinden en de consequenties daarvan voor de rampenbestrijding volstrekt helder? Het komt ons toch wat merkwaardig voor dat op een bepaald tijdstip kennelijk ineens de status van een vliegveld wordt veranderd in de zin van: nu is er de status "civiele openstelling". Dat heeft dan kennelijk ook consequenties voor de minimaal noodzakelijke aanwezigheid van personeel. Ik denk dat dit soort zaken nog eens goed moet worden doordacht. Wij moeten er ook absoluut geen risico's mee lopen. Met andere woorden: wij moeten niet altijd op de minima gaan zitten, er moet duidelijk voldoende sterkte aanwezig zijn. Het op peil brengen en houden van voldoende rampenbestrijdingscapaciteit vergt continue inspanning. Kan de regering ons verzekeren dat er, wat dat betreft, inmiddels maatregelen zijn genomen en dat deze ook de hoogste prioriteit hebben, ook financieel?

Zelfs het beste rampenplan kan de menselijke factor niet geheel uitschakelen. Desalniettemin moet ernst worden gemaakt met de bijstelling van rampenplannen en het periodiek uittesten daarvan onder zo realistisch mogelijke omstandigheden. Dat geldt niet alleen voor de militaire bases, maar ook voor de regionale vliegvelden. Toch zullen ongevallen in deze bedeling nooit geheel kunnen worden voorkomen. Maar dan rust wel op ons de verantwoordelijkheid om al het menselijkerwijs mogelijke te doen om ze te voorkomen dan wel de gevolgen ervan te beperken. Onze fractie hoopt dat dit debat daartoe een bijdrage mag leveren.

□

De heer **Hoekema** (D66): Voorzitter! Op en kort na 15 juli eindigde het leven van 34 overwegend jonge mensen uit België en Nederland. Zeven mensen zijn en blijven ernstig gewond. Het leven van honderden geliefden, verwanten en vrienden is voor altijd beslissend beïnvloed. In hun richting past dan ook medeleven. Er is echter meer. Hulpverleners, zoals de brandweer, militair en civiel, politiepersoneel, verpleegkundigen en anderen, zijn voor lange tijd getekend. Bezoeken van collega Zijlstra en mij aan Eindhoven, de basis en de gemeente, en gesprek-



## Hoekema

ken daar met de redders hebben dat indringend duidelijk gemaakt. Maatschappelijk werkers van Defensie gaan in sommige gevallen zeer intensief om met de getroffen gezinnen. Ik wil de staatssecretaris vragen naar zijn inschatting van de huidige stand van de nazorg.

Defensie en de Koninklijke luchtmacht zijn als organisatie ook zwaar getroffen. Persoonlijk leed kan en mag nimmer worden vergeleken met de schade aan een organisatie, maar er zijn in die organisatie diepe sporen getrokken. Drie functionarissen van de luchtmacht zijn snel na het uitkomen van de eerste rapporten uit hun functie ontheven. Velen in de luchtmacht voelen zich hierdoor gefrustreerd en hebben het gevoel dat er een zondebok is gezocht. Het zal nog lang duren voordat de organisatie zich volledig zal hebben hernomen. Ik wil wel mijn waardering uiten aan de Koninklijke luchtmacht voor drie zaken: de begeleiding van de nabestaanden, de openheid naar de buitenwereld toe, ook naar Kamerleden, en het snel en grondig starten van diverse onderzoeken, hoezeer door sommigen ook wordt getwijfeld aan een juiste uitkomst daarvan.

Voorzitter! Er loopt een justitieel onderzoek tegen de drie geschorste functionarissen. Hoe verhoudt dit gerechtelijk vooronderzoek zich tot de beroepsprocedure bij de staatssecretaris? De Kamer voert geen personeelsbeleid, noch bij Defensie noch bij enig ander departement, maar controleert de regering. In dat proces van uitoefening van de controle zeg ik nu, na lezing van acht rapporten, mijn eigen woorden van oktober vorig jaar na. Ik heb toen gezegd: er zijn ernstige menselijke fouten geweest, maar er zijn ook beleidsfouten gemaakt. Bijna alles wat fout kon gaan, ging ook fout. Menselijke fouten hebben ook te maken met beleidsfouten. Die menselijke fouten zijn vooral aan de orde geweest in het rapport-Glaser. Dat rapport kan als zodanig geen onderwerp van ons debat zijn, omdat het vertrouwelijk is. Dat is begrijpelijk vanwege de duidelijke taal en de duidelijke conclusies over personen. Het stelt dus ook grenzen aan ons debat op dit punt.

Ik heb wel een aantal vragen aan de bewindslieden over dat rapport. Waarom is de samenstelling van de commissie zo gekozen als zij is gekozen? Waarom zijn niet alle

betrokkenen geïnterviewd, maar slechts een stuk of tien? Welke vorm van carrièreplanning en begeleiding wordt gegeven aan de betrokkenen, zowel degenen die uit hun functie zijn ontheven, als de anderen? Kan het justitieel onderzoek nog gevolgen hebben voor de arbeidsrechtelijke situatie van betrokkenen, in die zin dat het zou kunnen leiden tot ontslag dan wel het terugdraaien van de disciplinaire maatregelen? Ten slotte is er in de openbaarheid kritiek geuit op de als hard ingeschatte verhoormethoden van deze commissie. Wat is daarop de reactie van de bewindslieden?

Het feit dat de commandant van de vliegbasis Eindhoven uit zijn functie is ontheven, duidt erop dat niet alleen in zijn doen en laten of zijn nalaten bij het ongeval zelf daarvoor een grond gevonden is, maar ook in de voorbereiding via het testen van de rampenbestrijding. Het rampenbestrijdingsplan is maar in zeer beperkte mate beoefend: in concreto alleen op een F-27 en, wat de procedures betreft, alleen voor het lichtste scenario, scenario 1. Er zijn dus geen oefeningen geweest met een DC-10 of een Hercules en ook geen oefeningen met de scenario's 2 en 3, waarbij de overheidsdrempel wordt overschreden. Er zijn vanuit de basis wel degelijk signalen gegeven dat er meer geoefend zou moeten worden en dat er behoefte was aan meer verbindings- en transportmiddelen. Kunnen de bewindslieden aangeven wat er in Den Haag met die signalen is gebeurd, bijvoorbeeld bij de luchtmachtstaf? Zijn er in Den Haag ook zorgen doorgedrongen over het verminderde aantal brandweerlieden na vijf uur? Op zichzelf voldoet het aantal van zeven aan de normen. Hebben de bewindslieden echter de garantie en de overtuiging dat die bezetting voldoende is?

Voorzitter! De fatale eerste 25 minuten na de crash vormen nog steeds het grootste raadsel van dit tragische ongeval. De klemmendste vraag of bij adequate redding meer mensen hadden kunnen overleven, is helaas niet anders dan met ja te beantwoorden. De onderzoekers dragen in de diverse onderzoeken ampel materiaal aan voor deze conclusie. Een zin in het blauwe rapport van februari van dit jaar, paragraaf 4.1.20, klinkt heel gruwelijk in je oren: "de crash van het vliegtuig werd in eerste instantie

naar alle waarschijnlijkheid door alle inzittenden overleefd". Die wetenschap legt een loodzware druk op de militaire brandweer, die met het "ontslag" van de on scene commander reeds met een zeer zwaar schuldgevoel is belast.

Mijn vragen in dit debat zijn de volgende. Hoe kan het dat er zulke grote tegenstrijdigheden bestaan tussen de getuigenissen van diverse betrokkenen, binnen het rapport van Binnenlandse Zaken, maar ook tussen dat rapport en diverse verklaringen in de media? Hoe kan het toch dat een lid van de eerste inzet van de militaire brandweer ervan overtuigd is in een vroeg stadium in het vliegtuig te zijn geweest, daar meer dan vier bemanningsleden te hebben gezien en dat feit aan zijn commandant te hebben meegedeeld en dat diezelfde commandant van dat volstrekt essentiële feit geen melding maakt aan de civiele brandweer wanneer die ter plaatse arriveert, of daaraan voorafgaand geen handelingen verricht die duiden op een reddingspoging? Hoe kan er zo'n essentieel verschil in beoordeling zijn als tussen de on scene commander en de inspectie brandweezorg en rampenbestrijding, als het gaat om de vraag of je met zeven man ter plaatse twee man zou kunnen vrijmaken om te proberen mensen te redden door de deur van buiten open te maken? Hoe kan het oordeel zo uiteenlopen van een ervaren militaire brandweerman en de inspectie over hoe je moet blussen en redden tegelijk? Het verbaast mij ook dat mensen, die alles bijeen 52 uur zijn verhoord, zeggen zich niet of niet voldoende te herkennen in de rapportage van onder meer de inspectie brandweezorg en rampenbestrijding.

Er is kritiek geweest op de wijze van onderzoeken, waarmee ik overigens niet wil zeggen dat die rapporten niet met grote toewijding en integriteit zijn opgesteld. Mogelijk hebben de afstand tot de gebeurtenissen, de sterke emoties, waaronder schuldgevoel, de krachtige indruk van de vreselijke gebeurtenissen bij de betrokken brandweerlieden tot minder scherpe waarnemingen over tijdstip en tijdsduur geleid. De vragen blijven echter knagen en zolang die vragen knagen, is er in ieder geval bij de nabestaanden grote onzekerheid en sterke behoefte om alles te weten, in ieder geval

## Hoekema

meer te weten. De moeilijke vraag is of alles weten ook kán.

Het gaat om twee criteria. Is het nodig om meer te onderzoeken? Met andere woorden, weten wij nu, na acht rapporten, alles of bijna alles? En is het effectief? Kunnen wij met verder onderzoek wel veel meer te weten komen? Die twee vragen kan ik uiteraard in dit debat nog niet goed beantwoorden. De Kamer en de diverse fracties in die Kamer zullen daarover hun afweging in rust en wijsheid moeten maken. Er zijn namelijk ook tegenkanten, publiciteit, emoties, trauma's, de strijd tussen beslotenheid en openheid. De nabestaanden die als groep uitdrukkelijk om een onafhankelijk onderzoek vroegen, zijn zich daar ook van bewust. Hun stellige wens voor een verder onafhankelijk onderzoek is een belangrijke factor, maar kan voor deze Kamer niet het doorslaggevende argument zijn om zonder verdere afweging zo'n onderzoek te starten of te laten starten.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik ben het op zichzelf met de redenering van de heer Hoekema eens. Wij hebben een eigen afweging te maken, maar collega Van den Berg zei bijvoorbeeld al dat een van de zwaarste contra-argumenten is dat het opnieuw open komt, dat je de nabestaanden er geen dienst mee bewijst, dat de kans op succes gering is enzovoort. Nu heeft de heer Hoekema in zijn bijdrage gewag gemaakt van het feit dat de nabestaanden een sterke druk op de Kamer hebben uitgeoefend voor dat onafhankelijke onderzoek. Zijn er voor hem nog andere contra-argumenten voor zo'n parlementair onderzoek, nog los van wat het debat met de regering oplevert?

De heer **Hoekema** (D66): Een van de belangrijkste punten, juist gezien de herkomst van de vraag naar een parlementair onderzoek, betreft de gevoelens van de nabestaanden. Die hebben dat overigens al uitgedrukt in hun brief van twee weken geleden. Ik denk dat de afweging die wij uiteindelijk als Kamer moeten maken, betrekking moet hebben op de vraag of het nodig is, effectief is, wenselijk is en of het terrein waarop je je onderzoek wilt richten zodanig is geordend, dat je met zo'n onderzoek meer naar boven kunt

halen dan nu met de acht rapporten naar boven is gehaald. Ik denk dat daar in dit stadium van het debat weinig meer over te zeggen valt.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Wij hebben acht rapporten gekregen. Is er één waarvan u zegt: dat is inderdaad een rapport dat de toets van de onafhankelijkheid kan doorstaan? Of bent u de mening toegedaan dat die rapporten allemaal zijn gemaakt onder verantwoordelijkheid van iemand, of een instantie of instelling, die mogelijk een zodanige betrokkenheid of belang in deze buitengewoon lastige en dramatische kwestie heeft, dat ze niet als onafhankelijk kunnen worden getypeerd?

De heer **Hoekema** (D66): Voorzitter! Wij moeten voorzichtig zijn met de suggestie dat bepaalde belangen van betrokkenen of departementen tot een zekere uitkomst hebben geleid. Ik ben onder de indruk van de toewijding en de integriteit waarmee een aantal rapporten is opgesteld. Ik heb uitvoerig gesproken met de opstellers van die rapporten. Ik ben daarvan onder de indruk geraakt. In de beleving van de nabestaanden is er echter nog een zelfstandig, onafhankelijk – waar het gaat om de opdrachtgever – onderzoek gewenst. Die wens van de nabestaanden is zeker van belang. Er ligt een aantal rapporten op tafel waarvan ik de kwaliteit niet in twijfel trek, maar wij hebben nog steeds te maken met tegenstrijdigheden en open plekken. De weg die de Kamer straks moet maken, is of dat materiaal voldoende is.

Voorzitter! Het militair-civiele samenspel voor, tijdens en direct na de ramp was onder de maat. Daarover spreken de rapporten en ook de antwoorden op de vragen duidelijke taal. Allen die kritiek hebben ontvangen – zowel de luchtmacht als de gemeente – zullen zich die hebben aangetrokken, al zijn er geen personele consequenties bij de gemeente getrokken. Voor de toekomst – daarvoor dient dit debat – is het van belang om garanties te hebben dat het samenspel niet meer kan falen en dat de menselijke fout die altijd kan optreden, ook met voldoende oefenen, zoveel mogelijk wordt uitgesloten. Vandaar mijn vraag aan de bewindslieden of de procedures en de verbindingsmiddelen in Eindhoven inmiddels zodanig

verbeterd zijn, dat die menselijke fout naar vermogen wordt uitgesloten. Dit betekent in concreto ook betere opleiding, training, oefening en een kritische blik op bijvoorbeeld het functieniveau van centralisten aan weerszijden, zowel bij de luchtmacht als bij de gemeente.

Voorzitter! Een bijzonder punt van aandacht in de militair-civiele relatie is de bestuurlijke afwikkeling in de hogere echelons. Er is in de diverse rapportages kritiek uitgeoefend op het functioneren van de locoburgemeester. Hij heeft zich deze kritiek aangetrokken wat betreft de door hem ondernomen stappen volgens het rampenplan. Het antwoord op vraag 54 over "effectieve pogingen om te komen tot een geïntegreerde besluitvorming van de militaire en de civiele organisatie" vind ik echter dubbelzinnig. Immers, ook van de zijde van Defensie is niet bepaald tegemoetkomend in de richting van de gemeente opgetreden. De leiding van de vliegbasis bleek het rampenplan niet of nauwelijks te kennen. Ik vind dat in die zin het oordeel over de bestuurlijke afwikkeling bij de gemeente ook die nuance verdient. Ik ben die in de kritische teksten over het functioneren van de leiding van de gemeente Eindhoven ook wel tegengekomen.

Aparte aandacht vraagt het effect van het verschijnen van bewindslieden op het ramptoneel. Ik herhaal overigens mijn grote waardering voor het optreden van de staatssecretaris, de minister-president en – in een later fase, toen hij was teruggekeerd – de minister van Defensie. Bij de afwikkeling van rampenplannen is dit echter een factor die complicaties kan geven. Ik vraag met nadruk het oordeel van de minister van Binnenlandse Zaken hierover.

Voorzitter! Ik kom nu te spreken over de brief van de minister van Binnenlandse Zaken van vorige week maandag inzake de voorbereiding op vliegtuigongevallen op luchtvaartterreinen. Is deze brief overigens gecensureerd? Hij geeft mij een niet erg geruststellend beeld over de staat van die voorbereidingen. Ik beperk mij nu tot de militaire terreinen. Die blijken met name tekort te schieten op de punten redding en geneeskundige ondersteuning. Ook de conclusie dat de samenwerking tussen organisaties binnen en buiten het militaire luchtvaartterrein verbetering behoeft,

## Hoekema

stemt tot een zekere ongerustheid. Waarom moet het een jaar duren voordat die zaken zijn gerepareerd? Waarom wordt er in 1998 zo weinig geoefend in vergelijking met 1997?

Voorzitter! Afgelopen vrijdag meldde een landelijk ochtendblad dat een militair muziekkorps een trip naar Polen met een Hercules weigerde. Wij kunnen alleen maar begrip hebben voor die persoonlijke afweging. Wel is de pertinente vraag – ik stel haar samen met collega Van den Doel – wat nu precies de betekenis is van “de nadere evaluatie van de overlevingsaspecten van de C-130 in relatie tot de joint aviation requirements”, zoals gesteld in het rapport van de Raad van advies voor luchtvaartongevallen bij Defensie. Is het in simpel Nederlands nu wel of niet veilig om passagiers in een Hercules te vervoeren? Graag hierop een duidelijk antwoord van de staatssecretaris.

Voorzitter! De aandacht in dit debat is vooral uitgegaan naar de rapportages van Binnenlandse Zaken, de gemeente en de Nederlandse en de Belgische luchtmacht. De technische rapporten roepen echter ook nog een aantal vragen op. Met name de vraag of is overwogen om ook onafhankelijke buitenstaanders te betrekken bij het uitbrengen van de technische rapporten. Ik zou een vergelijking willen maken met de ramp met de Dakota, waarbij ook mensen van buiten de Rijksluchtvaartdienst zijn ingeschakeld. De tweede vraag is of inmiddels de passagiersbriefing en het evacuatieplan C-130 verbeterd zijn. Ten derde vraag ik mij af of er nu ook getraind wordt op vogelaanvaring bij de finale landing, de touch-down. Dat was immers in essentie de kern van het ongeval, gegeven de beslissing een doorstart te maken.

Ten slotte nog het volgende. Over enkele weken zal het een jaar geleden zijn dat de ramp plaatsvond. Ik hoop zeer dat de nabestaanden, die ook bij dit debat zijn vertegenwoordigd, een manier weten te vinden om waardig stil te staan op 15 juli van dit jaar bij deze gebeurtenis. Mijn fractie zou dit debat graag goed willen afronden voor hen, maar ook voor alle hulpverleners en andere betrokkenen. Het debat is met name bedoeld om de onopgehelderde vragen opgehelderd te krijgen en de tegenstrijdigheden op te heffen. Daaraan is vermoedelijk helaas een grens. De waarheid zal

nooit voor 100% boven tafel komen, maar wij dienen haar zo dicht mogelijk te benaderen. Dat moet de gezamenlijke inzet van kabinet en Kamer in dit debat zijn.

□

De heer **Stellingwerf** (RPF):  
Voorzitter! Ook ik wil allereerst stilstaan bij de verschrikkelijke gebeurtenis van nu al weer bijna een jaar geleden. Die gebeurtenis en ook de herdenkingsdienst kort daarna hebben ook op mij een diepe indruk gemaakt en met name de overlevenden en de nabestaanden zullen met ambivalente gevoelens kennismaken van de parlementaire discussie over de ramp. Enerzijds worden wonden opengereten, terwijl anderzijds genoegdoening, zo dat al mogelijk is, wordt verwacht.

Voorzitter! Een groot probleem bij discussies over dramatische situaties als de vliegcrash met het Hercules-toestel is dat die in veel gevallen of voor een belangrijk deel betrekking hebben op het kalf en de put die te laat gedempt is. De indruk die al snel ontstaat, is dat het gemakkelijk is wijsheid achteraf te berde te brengen. Dat is een buitengewoon pijnlijk gegeven voor de slachtoffers en de nabestaanden. Het is een dilemma waar niet uitgekomen kan worden. Bij de betrokken hulpverleners en diensten, die emotioneel ook zo nauw verbonden zijn met deze tragedie, zou vanwege de afstand in ruimte en tijd tussen de politieke beschouwers en de feitelijke gebeurtenissen het beeld kunnen ontstaan dat de beste stuurlied ook hier weer aan wal staan.

Vanmiddag heeft de politiek de verantwoordelijkheid om duidelijk te maken dat beide beelden begrijpelijk zijn, maar ook dat zij een beoordeling heeft te geven over de verschillende rapportages en daarmee over de vraag of voldoende inzicht is ontstaan over de oorzaak van de ramp, over de hulpverlening, over de communicatie, enz. Ook is de vraag aan de orde of voldoende lering wordt getrokken voor de toekomst, ook voor de andere luchthaventerreinen. Bij dat alles speelt mee, hoe we het ook wenden of keren, hoe aan de verschillende verantwoordelijkheden invulling is gegeven. Zeker, er zijn drie militairen uit hun functies ontheven, maar is daarmee ook de vraag naar de verantwoordelijkheden ten finale

beantwoord? Nee dus, voorzitter. Uit het feit dat er enorm veel maatregelen zijn genomen of nog zullen worden genomen, als gevolg van deze ramp, blijkt wel dat de verantwoordelijkheden mede op een hoger niveau liggen. In ieder geval blijkt uit het gehele drama dat een lange periode zonder rampen leidt tot gewenning en tot een onaanvaardbaar routinematig gedrag. In een dergelijke situatie gaat het op cruciale momenten op veel punten mis, zo hebben wij ook nu moeten constateren.

Wie is uiteindelijk verantwoordelijk voor die optelsom van fouten en tekortkomingen? De regering is openhartig aangaande het erkennen van een groot aantal fouten en leemten in de regelgeving en aangaande de uitvoering van op papier redelijk ogende rampenplannen. De conclusies zijn hard. Met name de problemen inzake de alarmering, de hulpverlening en inzake de communicatiestoornissen, zowel op de vliegbasis als tussen de civiele en militaire instanties, zijn dramatisch te noemen. Van beslissende betekenis is geweest dat bij de vliegbasisbrandweer geen rekening was gehouden met de mogelijke aanwezigheid van passagiers aan boord van het toestel. Waarom daarmee geen rekening werd gehouden, is niet te verklaren, zo moet de regering constateren. Er blijft sprake van meer onduidelijkheden. Waarom zijn de veiligheidsprocedures in de Hercules nooit aan de passagiers uitgelegd? Hoe kwam het dat de “vogelman” van de basis niet door de verkeersleiding was ingelicht dat het Hercules-toestel 20 minuten eerder binnen zou komen? Waarom ging men niet 25 minuten eerder tot de redding van inzittenden over? Onduidelijk zijn de redenen waarom de brandweermensen niet het toestel ingegaan zijn om slachtoffers te redden, toen de brand in de rechtervleugel onder controle was. De verkeersleider wist wel dat het fanfarekorps in het vliegtuig aanwezig was, maar de brandweer niet. Deze vragen vinden voor een belangrijk deel hun oorzaak in het hiervoor door mij bedoelde gewenningsproces, namelijk gewenning van verkeerd gedrag. Ook de nabestaanden worstelen met deze vragen.

Voorzitter! In het licht van die openstaande vragen kan ik mij zeker voorstellen dat nabestaanden van de

## Stellingwerf

slachtoffers een onafhankelijk onderzoek willen. In het licht van het voorgaande is het echter wel de vraag of veel meer duidelijkheid kan worden verkregen in die openstaande vragen. Of is het misschien, zoals collega Rosenmöller naar voren bracht, vooral een kwestie van een stuk cultuur waar we nu toch doorheen moeten?

Voorzitter! De beschuldigende vinger wijst naar de directbetrokken militairen van de vliegbasis Eindhoven en ook naar de burgerlijke overheid. Toch is dat voor ons gevoel onbevredigend. Uit het grote aantal maatregelen door de regering getroffen, blijkt overduidelijk dat deze mensen binnen de kaders van niet-adequate regels moesten functioneren. Moet daaruit niet noodzakelijkerwijze ook de conclusie voortvloeien dat de meerderen van deze militairen medeverantwoordelijkheid dragen? De prioriteit van de luchtmacht, zo lijkt de gedachte van de luchtmachttop te zijn, ligt bij het vliegen en niet bij de rampenbestrijding. Dat blijkt onder andere uit het feit dat de militaire voorschriften bij militaire vliegvelden minder specifiek zijn met betrekking tot de redding en geneeskundige ondersteuning. Klopt het dat Defensie sinds het ongeval voor ruim 40 mln. nieuwe communicatieapparatuur heeft gekocht, ook als gevolg van de ramp met de Hercules?

En hoe zit het met de politieke verantwoordelijkheid? Mogen we uit het feit dat men op een groot aantal punten erkent dat er leemten in de regelgeving zitten en dat er fouten zijn gemaakt en men reeds op een groot aantal terreinen maatregelen heeft getroffen, de conclusie trekken dat de regering zich ten volle verantwoordelijk voelt voor het gevoerde beleid of het ontbreken daarvan? Hoe kijken de ministers van Defensie en van Binnenlandse Zaken aan tegen het cruciale probleem van de langs elkaar werkende communicatiestructuren van Defensie en BiZa?

Voorzitter! Ik kom tot een afronding. Ik waardeer het dat de regering naar aanleiding van het jongste rapport van Binnenlandse Zaken over alle Nederlandse vliegvelden een aantal maatregelen heeft aangekondigd. In zijn algemeenheid blijkt uit het rapport dat gemeentelijke en regionale hulpverleningsorganisaties onvoldoende zijn voorbereid op vliegtuig-

ongevallen. Met name aspecten zoals de redding van passagiers en de medische hulpverlening aan grotere aantallen slachtoffers zijn slecht geregeld. Dat is onthutsend. Blijkbaar heeft de ramp met de Hercules bij veel gemeentebesturen niet direct tot het idee geleid dat zij de zaak helemaal op de schop moesten nemen. Is het overigens waar dat het ministerie van BiZa bewust een aantal schokkende conclusies en aanbevelingen over de veiligheid van de Nederlandse luchthavens heeft achtergehouden? Is het werkelijk zo slecht gesteld met de beveiliging van die luchthavens, dat maar liefst alle 21 aanbevelingen – als we de persberichten moeten geloven – werden geschraapt? Ik vind dat de Kamer recht heeft op volledige duidelijkheid.

Voorzitter! Al met al kan ik begrijpen dat de uitgebrachte rapporten voor het OM aanleiding zijn voor het instellen van een gerechtelijk vooronderzoek naar mogelijk verwijtbaar handelen van de verantwoordelijken.

Ten slotte stel ik de vraag hoe wij moeten aankijken tegen het feit dat luchtmachtbevelhebber Droste de eis voor een parlementair onderzoek naar de falende hulpverlening bij de Herculesramp steunt. Vanuit welke verantwoordelijkheid heeft hij dat pleidooi ondersteund, voorzitter?

□

De heer **Hillen** (CDA): Voorzitter! Ook de CDA-fractie wil in dit debat eerst een gedachte wijden aan de mensen wier familie, verwanten of vrienden dit ongeluk hebben moeten meemaken of die daardoor gewond zijn geraakt. Je voelt je machteloos op dergelijke momenten. Dit soort debatten hoort te gaan over de controle van de regering en het vragen van maatregelen, maar mensen zijn als het erop aankomt kwetsbaar en rampen moeilijk te voorkomen. Als ze gebeuren, dan zijn ze daar ineens. Twee van die dramatische momenten op 15 juli vorig jaar vallen nog het meest extreem op. Ten eerste: als het vliegtuig gewoon was geland, was er waarschijnlijk niets gebeurd, ondanks de aanvaring met de vogels. Ten tweede: toen het toch zo fout ging, had er veel voorkomen kunnen worden als er op tijd adequater was ingegrepen. Beide zijn het gevolg van menselijk falen, dat op zo'n

moment zulke verschrikkelijke gevolgen heeft. Ik vind het moeilijk om in een debat precies te meten wat wel en niet goed was en waar de volgende keer voor gezorgd moet worden, omdat de gedachte overheerst dat je in dit soort gevallen geconfronteerd wordt met complete machteloosheid.

Op dit moment worden er in Nederland op gemeentehuizen of bij bedrijven rampenplannen opgesteld en wordt er geoefend. Ook morgen zullen er in Nederland of elders in de wereld rampen voorkomen die ons zo stil maken. Die machteloosheid, de boosheid en het verdriet kunnen nauwelijks in politieke termen vertaald worden. Mijn fractie hecht eraan dit in ieder geval genoemd te hebben, omdat het in de verwerking van hetgeen wij mee moeten maken – kan het zijn de berusting die daarop volgt – zo belangrijk is om van elkaar te weten dat wij die gevoelens delen. Van de zijde van de overheid wordt in dit soort gevallen niet alleen adequaatheid en efficiency verwacht, maar in de eerste plaats ook zorgvuldigheid in het zich verplaatsen in de gevoelens van de mensen. Het gaat om openheid in de wijze waarop problemen onderzocht en openbaar worden. Deze zaken moeten zorgvuldig en niet automatisch worden afgehandeld.

Een van de dingen die mij vorig jaar het meest stoorden toen de ramp was gebeurd, was de mededeling dat de burgemeester van Eindhoven advies zou hebben gevraagd aan de landsadvocaat. Op een van onze vragen is geantwoord dat dit advies niet is gevraagd, maar de burgemeester heeft dat toen wel aangekondigd. Je krijgt er dan een vieze smaak van in je mond. Bestuurders en autoriteiten blijken te zwartepieten. Er komen uitspraken in de trant van "ik heb het zeker niet gedaan en ik ga mij indekken om niet verantwoordelijk gesteld te worden of om in ieder geval de zwartepiet elders te leggen".

Wat er ook allemaal mis is gegaan, het algemene beeld is niet dat er wordt gezwartepiet. Natuurlijk zijn er onduidelijkheden gekomen en is er sprake van tegenstrijdigheden in de rapporten en de onderzoeken. Mijn fractie heeft toch de indruk dat zowel de civiele overheid als Defensie heeft geprobeerd om naar beste weten en met grote inzet het gebeuren te onderzoeken. Toch is

## Hillen

ook zorgvuldigheid van belang, want er mag geen spoor van twijfel zijn. Ik vraag de regering dan ook of het niet te overwegen is – de heer Van den Berg is daarop ook ingegaan toen hij het over een transportongevallenraad had – om onderzoeken te starten op enige afstand van degenen die er direct mee te maken hebben gehad. Ik heb niet de indruk dat de gepubliceerde rapporten mank gaan aan integriteit. Ik heb de indruk dat er wel degelijk geprobeerd is om deze integer op te zetten. Toch denk ik dat het voor degenen die ermee te maken hebben gehad, goed is als men de indruk heeft dat op de meest objectieve wijze – met het niet ontzien van wiens belang dan ook – geprobeerd wordt om dit soort zaken grondig te onderzoeken, in de openbaarheid te brengen en aan de Tweede Kamer ter beoordeling voor te leggen.

Als in dit geval van stond af aan op een wat grotere afstand een oordeel was geveld, was het misschien mogelijk geweest om twijfels of onzekerheden, die toch begonnen toe te nemen en te knagen, waardoor emoties sterk kunnen worden beïnvloed, voorkomen hadden kunnen worden. Uiteindelijk is het in het belang van de mensen, ook van de mensen die het direct aangaat, om de zaak goed te kunnen verwerken.

Er zijn drie militairen uit hun functie ontheven. Dat is niet gering. Dat wil zeggen dat zij verantwoordelijk worden gehouden voor het verloop van een belangrijk deel van de ramp. Is de regering nog steeds van oordeel dat dit een adequate reactie is geweest of was zij te zwaar? Gold dat voor alle drie in dezelfde mate? Is de ontheffing uit hun functie een kwestie van lijnverantwoordelijkheid? Zij hadden "baasfuncties" en dienden dus hun verantwoordelijkheid als lijnfunctionaris te nemen. Of hebben ze ook duidelijk persoonlijk gefaald? Als je de rapporten naleest, kan ik mij voorstellen dat je bij de on scene commander sterk het gevoelen hebt dat het ging om persoonlijke oordelen en dat afwegingen werden gemaakt die achteraf gezien niet goed bleken te zijn, terwijl niet helemaal duidelijk wordt hoe de verantwoordelijkheden van anderen precies zijn geweest. De vluchtleiding wist dat het toestel meer mensen bevatte dan alleen de cockpitbemanning. Het is onduidelijk

gebleven wat daar precies fout is geweest. Waarom is dat de centralist of de vluchtleiding meer aan te rekenen? De commandant van de basis heeft misschien een aantal keren niet adequaat gehandeld, maar als ik de rapporten nalees, blijkt dat meer mensen dat niet hebben gedaan. De loco-burgemeester was ook niet naar deze of gene plek te krijgen. In hoeverre is hetgeen er nu is uitgekomen, evenwichtig?

Ik kan mij voorstellen dat een strafrechtelijk vooronderzoek wordt gehouden, al was het maar omdat het goed is met het oog op de grootst mogelijke zorgvuldigheid. Is dat dan een oriënterend feitenonderzoek of is dat een strafrechtelijk onderzoek tegen deze drie alleen? Welke consequenties kan dat voor hen hebben? Of gaat het meer om het vaststellen van een algemene verantwoordelijkheid?

Voorzitter! Ik heb het gehad over zorgvuldigheid, vooral te betrachten tegenover de nabestaanden, tegenover de gewonden. Tot nu toe is duidelijk geworden dat Defensie bij begeleiding en schadeloosstelling – schadeloosstelling is natuurlijk niet mogelijk, maar er kan een tegemoetkoming zijn in financiële zin of wat dan ook – niet te bureaucratisch is en niet te terughoudend. Defensie gaat niet bekribbelen op kleinigheden. Ik wil van de regering de verzekering hebben dat dit ook zo blijft. Kan de regering verzekeren dat deze mensen, als dat nodig is, een beroep kunnen blijven doen op geestelijke hulp of anderszins? Kunnen zij voor de schade die zij daadwerkelijk hebben geleden, binnen de ruime marges die de regels daarvoor kunnen geven, worden bediend? Ook dat is zorgvuldigheid.

Schuld hebben wij natuurlijk allemaal. Schuld is de samenleving die ingewikkeld is, schuld is het feit dat dingen niet op tijd geoefend worden. Wat schieten wij ermee op als wij precies, tot op de millimeter nauwkeurig, uitzoeken en aanwijzen wie de schuldigen waren? Eén ding is zeker: met rampenplannen moet beter dan tot nu toe geoefend worden. Ik verwacht dat de regering de Kamer niet alleen informeert over de manier waarop de rampenplannen bijgesteld zijn en worden voor de vliegvelden. Bij de krijgsmacht denk ik in dezen ook aan oefenterreinen of aan terreinen waar wapens zijn opgeslagen. Die brengen ook risico's met zich. Hoe worden die

rampenplannen bijgesteld? Hoe wordt daarmee geoefend? Wat komt bij oefeningen naar voren en op welke wijze worden die bijgesteld? Ik kan mij voorstellen dat de Kamer bijvoorbeeld jaarlijks op de hoogte wordt gehouden van het feit dat op dat punt inderdaad de vinger aan de pols wordt gehouden. Dat dient niet alleen intern, binnen de organisatie, te gebeuren. Doordat aan de Kamer wordt gerapporteerd, kan op de organisatie druk worden uitgeoefend omdat men met het water naar de dokter moet. Men moet zichtbaar vooruitgang hebben geboekt.

Ik heb al iets gezegd over de commissie-Glaser en de afstand die men bij dit soort onderzoeken zou moeten nemen. Een van de punten die naar voren kwamen was de manier van ondervragen, de manier waarop mensen werden bejegend. De woorden "inquisitie" en "erg direct" zijn daarbij gevallen. Ik heb het rapport gelezen. Ik vond het niet altijd even duidelijk. Als dat de weergave is, weet ik nog steeds niet wat er precies is gebeurd. Kan de minister of de staatssecretaris van Defensie nog eens ingaan op de manier waarop dat is gegaan en op de zorgvuldigheid die daarbij is betracht? Hebben de mensen zich tijdens die gesprekken vrij gevoeld om naar beste weten te antwoorden? Of hebben zij het gevoel gehad dat zij op de een of andere manier op een bepaald been werden gezet of mee moesten denken in gedachtegangen? Is het onderzoek zo zuiver mogelijk geweest?

Voorzitter! Hoe verder? Ik heb gezegd dat rampenplannen goed geoefend moeten worden. Er moet verslag over worden gedaan aan de Tweede Kamer. Sommige collega's hebben opgemerkt dat overwogen zou moeten worden om kleinere vliegvelden met gemengd gebruik, civiel en militair, voor de grotere vliegtuigen te sluiten. Mijn fractie twijfelt daarover. Ik weet niet of de oplossing is om sterke beperkingen op dit punt aan te brengen. Wel vraag ik om ons zo goed mogelijk inzage te geven in de veiligheid die op die vliegvelden maximaal te bereiken is, en te zorgen dat de veiligheid zo nodig wordt verbeterd.

Over de civiele autoriteiten is in verhouding nog weinig gezegd. Ik heb iets gezegd over de loco-burgemeester van Eindhoven, die niet altijd daar was waar hij had moeten zijn. Ik heb ook iets over de

## Hillen

burgemeester gezegd. De rapporten die over de civiele autoriteiten zijn verschenen, geven aan dat er nogal wat mis is met de afstemming. Ik denk dat alle incidenten die zich hebben voorgedaan, niet van beslissende invloed zijn geweest op het verloop van de ramp. Maar zij geven weer aan dat wij, terwijl de wereld vaak zo veilig lijkt, ons niet vaak genoeg kunnen oefenen, tot in het kleinste detail, om op deze ellende te zijn voorbereid.

Daarom vraag ik de minister van Binnenlandse Zaken in hoeverre hij mogelijkheden en bevoegdheden heeft om van de burgemeesters te vergen dat de bestaande rampenplannen inderdaad worden nageleefd. Welke mogelijkheden heeft hij om corrigerend op te treden? Stel dat een burgemeester onvoldoende controle uitoefent en dat er onvoldoende wordt geoefend, heeft hij dan enige mogelijkheden om vanuit zijn portefeuille maatregelen te treffen of mensen van hun functie te ontheffen, of wat dan ook? Als dat niet het geval is, op welke manier kan hij dan bevorderen dat hij die verantwoordelijkheid wel krijgt of dat die verantwoordelijkheid ergens zodanig kan worden neergelegd dat zij met democratische controle kan worden afgedwongen?

Mevrouw **Aiking-van Wageningen** (groep-Nijpels): Voorzitter! Mijn fractievoorzitter, mevrouw Nijpels, oud-gemeenteraadslid van Eindhoven, had hier graag het woord willen voeren, maar helaas heeft zij deze dag elders verplichtingen. Allereerst wil ik vanaf deze plaats namens mijn fractie mijn medeleven betuigen met de nabestaanden van de overledenen en met hen die de crash hebben overleefd.

Al spoedig na de ramp met de Hercules is er sprake van een reeks onderzoeken die in gang zijn gezet, zowel naar de toedracht van het ongeval als naar het falen van de rampenbestrijding in al haar facetten. Wij hebben daar vandaag al veel over gehoord. Ik beperk mij dus tot enkele hoofdlijnen.

Wat die dag fout kon gaan, is ook fout gegaan. Ik kan en wil hier op dit moment niet verder op ingaan. Natuurlijk moet men uit de gemaakte fouten leren. De rapporten bieden hiervoor een aantal aanknopingspunten. Het is goed dat de rampenplan-

nen worden aangepast. Het is goed dat er meer en beter wordt geoefend. Het is goed dat de civiele en militaire autoriteiten beter gaan samenwerken.

Beseffen de bewindslieden dat deze onderzoeken ook antwoord moeten geven op vragen die voor de nabestaanden en voor de overlevenden van het grootste belang zijn? De rapporten moeten iedere toets van kritiek kunnen doorstaan. Zij dienen een waarheidsgehalte van 100% te hebben. Nog voordat de laatste rapporten in druk verschenen, bleken er helaas al twijfels te bestaan over de ware toedracht van de ramp en op welk moment men ontdekte dat er zich nog passagiers in het vliegtuig bevonden.

Met de voorlichting is het bijster slecht gesteld. Op 17 juli beweerde de burgemeester van Eindhoven dat een versnelde of vergrote inzet het aantal slachtoffers niet had kunnen verminderen. Het is een stelling die na presentatie van de eerste serie onderzoeksrapporten op 3 oktober onhoudbaar bleek te zijn. Ook op de avond van de ramp zijn de civiele autoriteiten van Eindhoven ten zeerste tekortgeschoten. De loco-burgemeester heeft letterlijk alles verkeerd gedaan, althans niet gedaan wat hij overeenkomstig zijn taakopdracht had moeten doen, namelijk onverwijld de coördinatie van de rampenbestrijding op zich nemen. Hij heeft schromelijk gefaald.

De militaire autoriteiten gaan beslist niet vrijuit. Ook zij weten best hoe de rampencoördinatie dient te geschieden. Zij hadden het bevel onverwijld dienen over te dragen. Het is een schromelijke nalatigheid, die een extra dimensie krijgt als men beseft dat de staatssecretaris acte de présence heeft gegeven die avond.

Er zijn enkele maatregelen getroffen. Enkele mensen zijn overgeplaatst, maar de echte verantwoordelijken, de hogergeplaatsten in de civiele en militaire hiërarchie zijn buiten schot gebleven, tot nog toe. Namens mijn fractie en mijn partij, Senioren 2000, vraag ik mij af of er tot op dit moment gerechtigheid is geschied. Het hangt mede van de beantwoording door de verantwoordelijke bewindslieden af of deze vraag uiteindelijk positief kan worden beantwoord. Pas als alle feiten boven water zijn gekomen en tegen alle betrokken verantwoordelijken die gefaald hebben passende maatregelen zijn genomen, zal een

wezenlijke bijdrage zijn geleverd aan de verwerking van het onnoemelijke leed dat de vele nabestaanden heeft getroffen.

Ik hecht eraan de nabestaanden te verzekeren dat de grondtoon van mijn uitspraken zonder meer wordt gevormd door mijn meeleven met hen.

De heer **Verkerk** (AOV): Voorzitter! Toen ik op 15 juli 1996 om half negen uit Den Haag thuiskwam, zei mijn vrouw: er is op Welschap een ernstig ongeluk gebeurd. Ik heb Omroep Brabant om informatie gebeld en ben naar het vliegveld gereden. Tot twee uur 's nachts heb ik, naar ik hoop, iets kunnen doen wat op zulke momenten als enige nog kan: een gebed voor de slachtoffers en voor de nabestaanden, een glas water aanreiken en een enkel gesprek met een hulpverlener. De herinneringen aan die avond zullen mij bijblijven.

Bij het overleg in oktober 1996 heb ik al mijn waardering geuit voor het optreden op die avond van de minister-president, de staatssecretaris en de bevelhebber der luchtmachtstrijdkrachten. Rampenplan of niet, het was eigenlijk heel begrijpelijk dat men naar de basis ging. Want daar was de ramp. Maar de civiele hulpverlening kon er aanvankelijk niet bij. Ik ben overigens de mensen van de vliegbasis nog steeds dankbaar dat zij mij die avond hebben doorgelaten.

Voorzitter! De dramatische gebeurtenissen zijn onderzocht, besproken, geëvalueerd en bekritiseerd. Een constatering is dat men niet op de hoogte was van de aanwezigheid van een groep musici aan boord van de verongelukte C-130 en dat er geen passagierslijst was. Waarom niet?

Ik spreek de hoop uit dat de nazorg voor overlevenden en nabestaanden nu naar behoren is georganiseerd. Het is het minste dat wij kunnen doen. De vraag blijft natuurlijk waarom de uitvoering van een deugdelijk rampenplan van civiele en militaire autoriteiten nooit echt beoefend is. Voor de dag van vandaag heb ik dan nog de volgende vragen aan de bewindslieden.

1. In hoeverre is de luchtmacht-brandweer thans in de praktijk in staat om te oefenen met de DC-10, de Fokker 60 en 70 en de Hercules?

## Verkerk

2. Zijn er sinds juli 1996 al praktijkoefeningen geweest van de luchtmacht, samen met de regionale hulpverlening in Eindhoven?

3. Waarom heeft de gemeente, samen met de regiobrandweer van de gemeente Eindhoven en andere hulpverleningsinstanties, recent een oefening op papier gehouden?

4. Is het juist dat de ambities van de burgerluchthaven Eindhoven Airport oefeningen van militaire vliegers met nieuw materieel, zoals de DC-10 en de Fokkers, in de weg staan? Er wordt namelijk te veel door burgervliegtuigen gevlogen, zodat de luchtmacht niet kan trainen in landen, starten en dergelijke.

5. Hoe leert de brandweer van de Koninklijke luchtmacht nu samen met de civiele hulpverlening oefenen op burgertoestellen, zoals Boeings 737 die op Eindhoven landen?

6. Hoe is de brandweerbezetting na 19.00 uur geregeld op het vliegveld en bij de regionale hulpverlening?

7. Het vliegveld Eindhoven is thans tussen 23.00 uur en 6.00 uur gesloten, maar minister Jorritsma heeft al eerder op vragen van mij verklaard dat een verbreding van de huidige openstellingstijd in de zogenaamde "dagranden" is voorzien. Mijn vraag is daarom: wat gaan de Koninklijke luchtmacht, de regionale brandweer en andere hulpverleningsinstellingen doen om zich hierop voor te bereiden?

Voorzitter! Met respect voor de overledenen, overlevenden en de nabestaanden moet nu snel een degelijk oefenschema worden ontwikkeld, gericht op alle mogelijke toestellen waarmee de hulpverleners in kwestie in aanraking komen bij vliegvelden met dubbel gebruik – militair en civiel – maar ook bij andere vliegvelden. Bovendien moet er van bovenaf de nodige aandacht komen voor de structurele problemen op vliegbases, met name voor het gebrek aan personeel en het gebrek aan geld om meer personeel aan te nemen. Tot slot is sanctiëring van de verantwoordelijken nodig vanaf het moment van nalatigheid in het organiseren en coördineren van regelmatige rampoefeningen. Schuldigen aanwijzen nadat de ramp zich heeft voltrokken, maakt de gevolgen van de ramp niet meer ongedaan.

De beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**: De regering zal morgen om 10.15 uur antwoorden.

De vergadering wordt van 17.55 uur tot 19.30 uur geschorst.

**Voorzitter: M.M.H. Kamp**

---

Aan de orde is de behandeling van:  
- **het wetsvoorstel Verklaring dat er grond bestaat een voorstel in overweging te nemen tot verandering in de Grondwet, strekkende tot opnemng van bepalingen inzake het correctief referendum (25153).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.



Mevrouw **Scheltema-de Nie** (D66): Voorzitter! Het referendum kent een bewogen geschiedenis die nog het meest doet denken aan de arbeid van Sisyfus. Met kracht werd herhaaldelijk een op zichzelf fraaie steen tegen de berg opgerold om toch weer terug te vallen. Hopelijk wordt dat nu verleden tijd.

In 1921 al constateerde mr. Bijvoet in zijn proefschrift over het referendum en het volksinitiatiefrecht dat de belangstelling in Nederland tot dan weliswaar nooit groot was geweest, maar dat sterke democratische stromingen na de Eerste Wereldoorlog daarin duidelijk verandering hadden gebracht. Toen werd de vraag pregnanter of het wenselijk was de Nederlandse bevolking meer directe invloed op de gang der staatszaken toe te kennen. De "Nederlandsche Juristenvereniging" kwam er nog niet uit, ondanks de geharnaste pleidooien voor een referendum van onder meer de hoogleraren Krabbe en Kranenburg. De staatscommissie ter voorbereiding van de herziening van de Grondwet was er nog niet aan toe "deze plant van vreemde bodem te enten op onze constitutie". Overigens waren er ook toen al twee minderheidsstandpunten. Eén van Limburg, die het referendum beschouwde als een goede toetssteen van de volkswil met een sterk opvoedend element, heilzaam prikkelend de belangstelling voor de publieke zaak. En één van Schaper, die er meer een middel in zag om het opkomende bolsjewisme te ontkrachten. Ondanks de vele

amendementen en sub-amendementen, waaronder het amendement-Marchant dat strekte tot invoering van een referendum en dat met verve werd verdedigd door Oud, kwam er uiteindelijk toch geen referendum in de Grondwet van 1922. Voor de politiek, net bekomen van de invoering van het algemeen kiesrecht en de evenredige vertegenwoordiging, was deze nieuwe loot aan de staatsrechtelijke stam kennelijk op dat moment nog een brug te ver.

Verwonderlijk is het wel dat, ondanks de ontwikkelingen in de landen om ons heen en ondanks verschillende pogingen die met de regelmaat van een golfbeweging werden ondernomen, het toch nog zo lang heeft geduurd voordat daadwerkelijk de stap naar het referendum lijkt te kunnen worden gezet. De conserverende krachten waren sterk: waarom veranderen als het toch redelijk goed gaat en onze democratie verschillende stormen had kunnen doorstaan?

Ten tijde van onze door zuilen geschraagde democratie was er wellicht wat minder behoefte aan directe volksinvloed. Men trof elkaar in de zuilen en accepteerde de vertegenwoordiging door de leiders. Maar in deze tijd van fors wisselende kiezersvoorkeuren, van lossere en afnemende banden met politieke partijen, van coalitiekabinetten, regeerakkoorden en compromissen wordt de mogelijkheid van tussentijdse correctie door de kiezer ten aanzien van specifieke onderwerpen los van politieke bindingen noodzakelijker. Een beetje meer macht naar de kiezer ten koste van de vrijwel onbegrensde almacht van de politiek. Een beetje meer vertrouwen ook in die kiezer. Daar gaat het om. Het referendum kan een heilzame prikkel zijn ter bevordering van de belangstelling voor de publieke zaak. Maar ook het effect op de politiek zelf zal niet gering zijn. Verwacht mag worden dat alleen al de mogelijkheid van een referendum politici prikkelt tot het tevoren meer rekening houden met de wensen die bij de bevolking leven.

De stoot tot de hernieuwde discussie in de politiek vormde het rapport "Relatie kiezers en beleidsvorming" van de commissie-Biesheuvel uit 1985. Dat rapport werd in grote lijnen nog eens bevestigd door de commissie-De Koning. Op basis van die rapporten