

91ste vergadering

Woensdag 11 juni 1997

Aanvang 10.15 uur

Voorzitter: De Graaf

Tegenwoordig zijn 130 leden, te weten:

Aiking-van Wageningen, Apostolou, Van Ardenne-van der Hoeven, Augusteijn-Esser, Bakker, Beinema, Van den Berg, Biesheuvel, Blaauw, Blauw, Van Blerck-Woerdman, Van Boxtel, Bremmer, Bukman, V.A.M. van der Burg, Van de Camp, Cherribi, De Cloe, Cornielje, Crone, Dankers, Van Dijke, Dijksma, Dittrich, Van den Doel, Doelman-Pel, Duivesteijn, Essers, Feenstra, Gabor, Van Gelder, Van Gijzel, Giskes, De Graaf, De Haan, Van Heemskerck Pillis-Duvekot, Hendriks, Hessing, Hillen, Hoekema, Van der Hoeven, Hofstra, Van Hoof, Hoogervorst, De Hoop Scheffer, Ten Hoopen, Houda, Janmaat, Jeekel, De Jong, Jorritsma-van Oosten, Kalsbeek-Jasperse, H.G.J. Kamp, M.M.H. Kamp, Keur, Klein Molekamp, Koekkoek, De Koning, Korthals, Lambrechts, Lansink, Leers, Liemburg, Lilipaly, Van der Linden, Marijnissen, Mateman, R.A. Meijer, Th.A.M. Meijer, Middel, Van Middelkoop, Mulder-van Dam, Van Nieuwenhoven, Noorman-den Uyl, Oedayraj Singh Varma, Oudkerk, Van Oven, Passtoors, Van der Ploeg, Poppe, Rabbae, Rehwinkel, Reitsma, Remkes, Van Rey, Van 't Riet, Rijpstra, Roethof, Van Rooy, Rosenmöller, Rouvoet, Scheltema-de Nie, Schimmel, Schutte, Sipkes, Smits, Soutendijk-van Appeldoorn, Stellingwerf, Sterk, Van der Stoel, Swildens-Rozendaal, Terpstra, Van Traa, Valk, Ter Veer, Te Veldhuis, Verbugt, Verhagen, Verkerk, Verspagnet, Visser-van Doorn, Vliegthart, Van der Vlies, Van Vliet, H. Vos, M.B. Vos, O.P.G. Vos, Voûte-Droste, B.M. de Vries, J.M. de Vries, Wallage, Van Walsem,

Weisglas, Van Wingerden, Witteveen-Hevinga, Wolffensperger, Wolters, Ybema, Zijlstra en Van Zuijlen,

en de heer Dijkstal, vice-minister-president, minister van Binnenlandse Zaken, mevrouw Sorgdrager, minister van Justitie, de heren Wijers, minister van Economische Zaken, Voorhoeve, minister van Defensie, Melkert, minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, en Gmelich Meijling, staatssecretaris van Defensie.

□

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

Huys, wegens bezigheden elders;

Feenstra, wegens bezigheden elders, alleen voor de middagvergadering;

Van Zuijlen, wegens bezigheden elders, voor de middag- en de avondvergadering;

M.M. van der Burg en Van Traa, wegens bezigheden elders, alleen voor de avondvergadering.

Deze berichten worden voor kennisgeving aangenomen.

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

- brieven en rapportages met betrekking tot de vliegcrash te Eindhoven (24814).

(Zie vergadering van 10 juni 1997.)

De beraadslaging wordt hervat.

□

Minister **Voorhoeve**: Mijnheer de voorzitter! Op 15 juli 1996, even na zes uur 's avonds, voltrok zich op de vliegbasis Eindhoven een ramp die een schok in ons hele land teweeg heeft gebracht. Het onherstelbare verlies van 34 meestal jonge mensenlevens heeft niemand onberoerd gelaten. Voor hen in de naaste omgeving van de slachtoffers ging met hun dierbaren een stukje van de wereld voor altijd verloren. In de uren en dagen na deze tragische gebeurtenis hebben velen hun persoonlijke gevoelens van verslagenheid en medeleven tot uitdrukking proberen te brengen. Minister-president Kok en ikzelf hebben dit getracht tijdens de herdenkingsdienst, enkele dagen later. Staatssecretaris Gmelich Meijling heeft die bewuste maandagavond ter plekke naar zijn beste kunnen geprobeerd familieleden en vrienden die in martelende onzekerheid verkeerden, zoveel mogelijk te begeleiden. Hij heeft velen van hen het slechtst denkbare bericht moeten overbrengen.

Over vijf weken is het opnieuw 15 juli. Er is dan een jaar voorbij, een jaar waarin velen dagelijks zijn geconfronteerd met de pijnlijke lege plek in hun midden die voorheen werd ingenomen door een partner, een vader of een kind. Anderen hebben zich, in weerwil van de lichamelijke en geestelijke verwondingen die zij opliepen, stilaan weer kunnen oprichten. Zij pogen nu de draad van hun leven weer op te nemen.

Voorzitter! Er is ook een jaar voorbij waarin van overheidszijde alles is geprobeerd om de toedracht van de ramp te achterhalen, om te reconstrueren wat er die maandag-

Voorhoeve

avond precies is gebeurd en wat er is misgegaan. De verschillende rapporten, waarvan de laatste op 17 april zijn verschenen, verschaffen ons houvast en bieden ons antwoorden op een groot aantal vragen.

Op 3 oktober 1996 werden de eerste rapporten over de ramp met de Hercules C-130 openbaar gemaakt. In de begeleidende brief aan de Kamer waarin ook een aantal maatregelen werd aangekondigd, schreven de staatssecretaris en ik onder meer: "De maatregelen zijn genomen in het volle besef dat op geen enkele wijze het verdriet van de nabestaanden en van de gewonden en hun verwanten weg te nemen valt. Wij kunnen slechts hopen dat een zo volledig mogelijke presentatie van de feiten bijdraagt aan de verwerking van dit verdriet, hoe moeilijk dit ook voor de nabestaanden zal zijn."

Voorzitter! Voor ik begin met de beantwoording van de specifieke vragen, in eerste termijn gesteld, wil ik met nadruk verklaren dat wij inderdaad ons uiterste best hebben gedaan om de feiten en omstandigheden zo volledig mogelijk te presenteren. Dat was onze plicht jegens de nabestaanden en de gewonden en hun verwanten. Tegelijkertijd realiseer ik mij terdege dat, ondanks deze inspanningen, in de beleving van veel nabestaanden en overlevenden de antwoorden ten dele onvolledig zijn en ten dele onbevredigend. Dit geldt zeker voor vragen die beginnen met "als" of "waarom". Als dit zou zijn gebeurd, zou het dan niet anders zijn gelopen? Waarom is toen door betrokkenen niet anders gereageerd? Het antwoord op een aantal vragen die velen, vooral de gewonden en nabestaanden, onafgebroken bezighouden, kon niet worden achterhaald.

Wat is er in de cruciale laatste momenten door de hoofden van de bemanning gegaan? Waarom is de basisbrandweer niet direct achter het toestel in gegaan? Dit zijn vragen die geen onderzoeksteam, van welke samenstelling dan ook, precies zal kunnen beantwoorden zonder zich te wagen aan speculaties. De onderzoekers hebben zich daar, naar mijn stellige overtuiging terecht, verre van gehouden. Zij hebben onderzocht, ondervraagd en uiteindelijk gereconstrueerd op basis van feiten. Witte plekken in de reconstructie hebben zij niet zelf ingekleurd.

Vragen die niet konden worden beantwoord – bijvoorbeeld: waarom wist de basisbrandweer niet van de greppels in het terrein; waarom heeft de bemanning een motor in vaanstand gezet? – zijn onbeantwoord gelaten.

Wat alle rapporten tezamen ons uiteindelijk wel bieden, is een zo nauwkeurig mogelijke reconstructie van de gebeurtenissen direct voorafgaand aan het verongelukken van het toestel en daarna, tijdens de alarmering en de hulpverlening. Zoals ik al opmerkte, kunnen aan de hand van deze reconstructie toch heel veel vragen van nabestaanden, gewonden en hun verwanten worden beantwoord. De reconstructie is tevens de basis van de maatregelen die zijn getroffen en nog getroffen zullen worden om de kans op herhaling van een dergelijke ramp zo klein mogelijk te maken. Dat is wat wij als bewindslieden ons als opdracht hebben gesteld: al het mogelijke te doen om te voorkomen dat een ramp als die met de C-130 Hercules nog eens kan gebeuren.

Ik hoop van harte dat de rapporten, met de toelichting die de regering vandaag mag geven, de Kamer, maar met name de nabestaanden, de overlevenden en hun verwanten, ervan overtuigen dat alles is gedaan om alle feiten en omstandigheden zo volledig mogelijk boven water te krijgen. Na vandaag zal Defensie hen ook niet loslaten. Wij zullen ons uiterste best blijven doen om hen die dat wensen, zo goed mogelijk te blijven begeleiden.

Mijnheer de voorzitter! Ik ben de woordvoerdere die gisteren over de ramp hebben gesproken erkentelijk voor hun woorden van medeleven voor de familieleden en relaties van de slachtoffers. Ik ben ook erkentelijk voor de mijns inziens ingetogen wijze waarop de Tweede Kamer dit uiterst droevige onderwerp heeft besproken in haar eerste termijn. De Herculesramp is geen onderwerp van partijpolitieke meningsverschillen geworden. De regering heeft daar veel waardering voor. Zij wil in dit debat graag in dezelfde geest van respect tegenover de slachtoffers, de familieleden en relaties en alle betrokken functionarissen blijven handelen.

Ik zal nu eerst ingaan op de vragen die zijn gesteld over de rapportages in het algemeen en op de reconstructie van de gebeurtenissen direct nadat het toestel brandend

naast de landingsbaan was terechtgekomen. Ik ga voorts in op het onderzoek van de commissie-Glaser. De staatssecretaris zal vervolgens onder meer de vragen over de verdeling van verantwoordelijkheden in de militaire lijn beantwoorden en stilstaan bij de nazorg die Defensie de gewonden en nabestaanden biedt. Minister Dijkstal ten slotte zal de civiele aspecten belichten, alsmede het recent verschenen rapport over de veiligheid van de Nederlandse vliegvelden in het algemeen.

Mijnheer de voorzitter! Ik heb met instemming kennisgenomen van de waarderende woorden die in de Kamer zijn gesproken voor de kwaliteit van de rapporten die naar aanleiding van het ongeval zijn opgesteld. De heren Hoekema en Hillen waren hierover het meest expliciet. De onderzoeken zijn uitgevoerd door een gecombineerd Belgisch-Nederlands team van deskundigen en door inspecteurs die in de praktijk zeer onafhankelijk opereren van de politieke leiding van de ministeries waaronder zij ressorteren. Ik roep in herinnering dat het Defensie en de gemeente Eindhoven zelf zijn geweest, die de minister van Binnenlandse Zaken gezamenlijk hebben verzocht een onderzoek in te stellen. De inspectie brandweezorg en rampenbestrijding heeft zich zonder meer naar behoren van deze taak gekwet. Ik doel hiermee niet alleen op haar professionele wijze van opereren, maar ook op de volstrekt onafhankelijke opstelling die steeds is gekozen. Ik benadruk hier dat die opstelling door alle betrokken partijen zonder voorbehoud is gerespecteerd. De inspectie van de gezondheidszorg heeft zelf op basis van de zelfstandige bevoegdheden die de wet haar toekent, tot een onderzoek besloten.

Er is geen grond voor gedachten dat de onderzoeken niet objectief of onvolledig zouden zijn dan wel dat onderzoekers vooringenomen of partijdig tewerk zouden zijn gegaan. Men mag gerust weten dat ik mij heb gestoord aan enkele uitzendingen op de televisie waarin de integriteit van bepaalde personen in twijfel werd getrokken. Het dieptepunt daarbij was een uitzending waarin een laakbare klopjacht werd ontketend op generaal-majoor Macco, directeur operatiën van de luchtmachtstaf.

Voorhoeve

Hier en daar is er sprake geweest van suggestieve berichtgeving, iets wat overigens vaker voorkomt na rampsituaties. Die berichtgeving heeft een zware wissel getrokken op personen die daardoor worden getroffen. Dat trekt echter ook een wissel op overlevenden en nabestaanden en hun verwanten die de verschrikkelijke realiteit stukje bij beetje moeten zien te verwerken. Zij worden ook steeds weer door twijfel bekropen. De 148 vragen die de Kamer onlangs stelde, boden gelukkig de gelegenheid om de bevindingen van de onderzoekers, voorafgaand aan dit debat, nog eens zeer volledig uiteen te zetten en ongefundeerde speculaties uit de wereld te helpen.

Wat alle rapporten ons gezamenlijk bieden, is een zo nauwkeurig mogelijke reconstructie van de gebeurtenissen, direct voorafgaand aan het verongelukken van het toestel en daarna tijdens de alarmering en hulpverlening. Die reconstructie biedt tevens de belangrijkste handvatten om individuele verklaringen te plaatsen en te toetsen. Het is immers een volstrekt normaal verschijnsel dat verschillende mensen zich dezelfde gebeurtenissen die zij hebben meegemaakt op uiteenlopende wijze herinneren. Ook over deze rampstroken niet alle verklaringen met elkaar en soms staan ze zelfs haaks op elkaar. Dat is, zoals gezegd, vaker zo met herinneringen en getuigenverklaringen. De nauwkeurige reconstructie die de onderzoekers hebben gemaakt, biedt dan gelukkig houvast en dat voorkomt dat wij verzanden in welles-nietesdiscussies.

Wellicht de meest essentiële zaak waarover de verklaringen uiteenlopen en waar de reconstructie van de onderzoekers het nodige houvast biedt, is het optreden van de vliegbasisbrandweer direct nadat het toestel was neergestort. De vraag die de meesten van ons van meet af aan heeft beziggehouden, is waarom de basisbrandweer niet eerder het toestel is binnengegaan op zoek naar inzittenden. Onder anderen de heren Zijlstra, Van den Doel en Hoekema vroegen daarnaar. Welnu, het onderzoek van de inspectie brandweezorg en rampenbestrijding heeft uitgewezen dat al om 18.10 uur, slechts drie minuten nadat de brandweer bij het toestel arriveerde, met de redding had kunnen worden begonnen. In die korte tijd had de

basisbrandweer inmiddels, zeer professioneel, de brand in de romp van het vliegtuig geblust en was de zogeheten 90% knock-downsituatie een feit. De inspectie concludeert dat de brandbestrijding, tactisch gezien, goed was aangepakt. Onder andere omstandigheden zou dat op zich een compliment waard zijn geweest.

Volgens de standaardprocedures had vervolgens een reddingsactie ondernomen moeten worden, omdat de inzittenden niet zelf het toestel uitkwamen. Of het daarbij om bemanning dan wel passagiers ging, is natuurlijk irrelevant, zoals ook de heer Van den Doel terecht heeft opgemerkt. Van onverantwoord grote risico's voor het brandweerpersoneel was geen sprake. De temperatuur in het toestel was niet te hoog. De linker achterdeur was gedeeltelijk te openen en het benodigde gereedschap was aanwezig. De on scene commander, de dienstdoende brandweercommandant, had twee van zijn mensen kunnen en moeten vrijmaken om de redding te beginnen. De overige brandweerlieden hadden de branden in de rechtervleugel en in de twee motoren verder kunnen bestrijden. Na de reddingsoperatie zou het bluswerk met het voltallige team kunnen zijn voltooid. In plaats hiervan heeft de on scene commander ervoor gekozen de diverse branden met zijn voltallige ploeg verder te bestrijden. Hij heeft zelfs om ongeveer 18.10 uur een van zijn bevelvoerders teruggestuurd naar de kazerne om een volle bluswagen te halen. Hiervoor werd niet de brandweerman ingeschakeld die zich nog in de kazerne nabij de volle bluswagen bevond. Deze brandweerman is evenmin ingeschakeld om te assisteren bij de blus- en reddingswerkzaamheden. Evenmin zijn twee Herculestechnici, die zich als zodanig hadden bekendgemaakt, ingeschakeld om te pogen een toegang tot het toestel te forceren. Het inschakelen van andere omstanders, zo kan ik de heer Zijlstra verzekeren, was onnodig en niet aan de orde.

In verschillende antwoorden op de schriftelijke vragen, in het bijzonder de vragen 1 t/m 3, 97 en 98, zijn veronderstellingen over de mogelijke onderbezetting van de vliegbasisbrandweer omstandig weerlegd.

Uit de rapporten van de inspectie brandweezorg en rampenbestrijding blijkt voorts dat de basisbrandweer beschikte over toereikende middelen.

Er was voldoende bluscapaciteit en er waren middelen om deuren te openen.

De heren Hoekema en Stellingwerf stelden een specifieke vraag over de verbindingsmiddelen. In het antwoord op vraag 8 is uiteengezet dat de kwaliteit van de mobilifoons en portofoons op 15 juli 1996 niet van invloed is geweest op het verloop van de redding en de hulpverlening. In april 1996 is inderdaad besloten de mobilifoons en portofoons in de daaropvolgende twee jaren te vervangen. Dit vervangingsprogramma wordt thans uitgevoerd. Het gaat daarbij niet om 40 mln., maar om 16 mln., zeg ik tegen de heer Stellingwerf.

De heer **Zijlstra** (PvdA): Voorzitter! De minister gaat niet in op het argument dat ik gisteren gebruikt heb en dat voorkomt in een van de rapportages van de commandant van de vliegbasisbrandweer. De commandant zegt gewoon: de communicatie was waardeloos. De minister herhaalt wat eerder geschreven en gezegd is. Graag zie ik dat hij op mijn argument ingaat. De commandant van de vliegbasisbrandweer is immers bij uitstek de deskundige en de commandant weet hoe zijn dienst functioneert.

Minister **Voorhoeve**: Ik geloof dat de kwaliteit van de communicatiemiddelen geen verband houdt met het kritieke vraagstuk waar het om gaat. Dat vraagstuk is: is er op het moment zelf, dus tijdens de ramp, ter plekke voldoende alert en kordaat opgetreden om mensenlevens te redden? Dat is de kernvraag. Omdat dit een erg pijnlijke kernvraag is, leidt deze kernvraag tot het erbij halen van allerlei andere dingen en tot het erop wijzen dat allerlei andere dingen niet optimaal waren en dat er op verschillende terreinen, zo blijkt uit het onderzoek, niet helemaal volgens de voorschriften is gehandeld. Nadat je dat soort aspecten hebt bekeken, kom je steeds weer terug bij de kernvraag, waar het om draait. Ik geloof dat ik duidelijk heb gemaakt dat het feit dat de communicatiemiddelen moesten worden vervangen, op zichzelf geen invloed heeft gehad op het trieste verloop die avond.

De heer **Zijlstra** (PvdA): Hier scheiden ons wegen zich. Als je kijkt naar de situatie die zich voordoet bij

Voorhoeve

zo'n ramp, met intensief communiceren met verschillende brandweerwagens, met de toren en met de alarmcentrale van de brandweer, kijk je ook naar het communicatiesysteem. Als het communicatiesysteem niet goed is, zijn er levensgrote risico's dat informatie en opdrachten verloren gaan. Daar gaat het om. Het is mij veel te gemakkelijk dat de minister gewoon herhaalt wat hij gezegd heeft. Op het moment dat de brandweercommandant zegt dat het waardeloos was, moet de minister daar op een redelijke manier op ingaan. Hij moet daar niet aan voorbijgaan.

Minister **Voorhoeve**: Dat heb ik nu gedaan. Het is zonder meer van groot belang dat er op de kritieke momenten goed wordt gecommuniceerd, alert beslissingen worden genomen en goed wordt nagedacht. Het probleem zat niet in de techniek van de communicatiemediën.

Mevrouw **Sipkes** (GroenLinks): Bent u nu klaar met de kernvraag of er eerder, adequater en sneller ingegrepen had kunnen worden?

Minister **Voorhoeve**: Nee.

Mevrouw **Sipkes** (GroenLinks): Het wordt dus nog helderder waarom er om tien over zes niet ingegrepen is. U gaat daar nu overheen en herhaalt wat u in de schriftelijke voorbereiding naar voren hebt gebracht, maar daar gaat het nog steeds om. Daar hebben al die andere dingen mee te maken.

Minister **Voorhoeve**: Ik heb u gezegd dat op sommige vragen alleen maar speculatieve antwoorden mogelijk zijn. Deze vragen betreffen datgene wat zich op de kritieke momenten in de hoofden van de betrokkenen heeft afgespeeld. Waarom kwam men niet op het idee sneller het toestel in te gaan? Hierover worden achteraf tegenstrijdige verklaringen afgelegd. Het staat als een paal boven water, zoals blijkt uit de rapporten, dat er eerder opgetreden had kunnen worden. Ik kom overigens over dit vraagstuk nog nader te spreken, en ook over het rapport-Glaser.

De reconstructie van de feiten en omstandigheden direct na het verongelukken van de Hercules bracht de onderzoekers van de inspectie brandweezorg en

rampenbestrijding al in hun eerste rapport van 3 oktober tot de conclusie dat de on scene commander en de overige brandweerlieden uitsluitend rekening hebben gehouden met de aanwezigheid van de vierkoppige bemanning en hebben aangenomen dat haar overlevingskansen door een brand in de cockpit nihil waren. Zij namen abusievelijk aan dat de klus geklaard was. Deze trieste conclusie staat vandaag nog recht overeind.

De heer Rosenmöller bracht in dit verband de tegenstrijdige verklaringen van leden van de basisbrandweer ter sprake. De on scene commander en de overige brandweerlieden hebben verklaard dat zij na het blussen van de rechtervleugel en voor de komst van de Eindhovense brandweer het toestel zijn ingegaan en de slachtoffers hebben ontdekt om 18.36 uur. Dit is echter niet aannemelijk. Op geluidsband ligt vast dat de eerste slachtoffers om 18.41 uur naar buiten werden gebracht. De lezing van de vliegbasisbrandweer impliceert dat er 17 minuten waren verstreken sinds de ontdekking van de inzittenden. Dit is onwaarschijnlijk lang.

Het staat vast dat de on scene commander in die 17 minuten heeft gesproken met de bevelvoerder van de Eindhovense autospuit die het eerst ter plekke was, met de officier van dienst en met het hoofd van de vliegbasisbrandweer. Geen van deze drie heeft hij iets verteld over slachtoffers die zouden zijn ontdekt. Pas om 18.38 uur vernamen deze drie functionarissen dat er slachtoffers in het ruim waren aangetroffen.

De brandweerlieden van de basis spreken elkaar tegen over het tijdstip waarop zij de eerste slachtoffers hebben ontdekt. Zij veronderstellen bovendien dat er slechts enkele minuten zijn verstreken tussen het moment waarop zij de ontdekking deden en het moment waarop de eerste slachtoffers naar buiten zijn gebracht. Voor het laatste zijn inderdaad aanwijzingen gevonden. Een brandweerman die door de on scene commander uit de verbrande romp van het toestel werd weggestuurd omdat hij niet over perslucht beschikte, zag op dat moment civiele brandweermannen perslucht omhangen. Hij zag ook een tankautospuit van de Eindhovense brandweer. Het staat vast dat deze vanaf 18.34 uur ter plaatse was en

dat de civiele brandweerlieden omstreeks 18.37 uur het vliegtuig zijn ingegaan door het uitgebrande gat in de romp. De aanname van de onderzoekers van de inspectie brandweezorg en rampenbestrijding is dan ook dat de slachtoffers ongeveer gelijktijdig door de civiele en basisbrandweer zijn ontdekt, maar zeker niet een kwartier eerder uitsluitend door de basisbrandweer. Overigens zijn op foto's van de regionale politie Brabant-Zuidoost, die zijn genomen van 18.40 uur tot het moment waarop de eerste slachtoffers uit het toestel werden gebracht, alleen civiele en geen militaire brandweerlieden te zien die het toestel ingaan.

Voorzitter! Veel Kamerleden hebben gevraagd om een toelichting op het rapport van de commissie-Glaser en de beslissing drie functionarissen uit hun functie te ontheffen en over te plaatsen. In de loop van september, anderhalve maand na het ongeval, rezen er bij de leiding van de Koninklijke luchtmacht vragen over het functioneren van leidinggevenden op de vliegbasis Eindhoven tijdens de bewuste maandagavond. De vragen en twijfels werden vooral gevoed door de eerste voorlopige conclusies van de onderzoeken naar de toedracht van de ramp en het verloop van de hulpverlening. De luchtmachtleiding besloot op 16 september naar aanleiding van deze berichten een intern huishoudelijk onderzoek in te stellen naar de wijze waarop leidinggevenden aan hun verantwoordelijkheden invulling hadden gegeven. De opdracht werd in handen gegeven van commodore Glaser, tot voor kort commandant van de vliegbasis Volkel, die door zijn recente ervaringen als onderdeelcommandant bij uitstek terzake kundig was. Hij is ondersteund door de militair-jurist kolonel Bezemer.

De commissie bleek in staat het onderzoek voortvarend uit te voeren. Voordat de eerste rapporten van de inspectie brandweezorg en rampenbestrijding en van het Belgisch-Nederlandse onderzoeksteam op 3 oktober openbaar werden gemaakt, beschikte de luchtmachtleiding over voldoende gegevens om zich een oordeel te kunnen vormen over het functioneren van haar leidinggevende personeel. De bevindingen van de commissie hebben toen geleid tot het besluit drie militairen, de

Voorhoeve

basiscommandant, de on scene commander en de verkeersleider, uit hun functie te ontheffen, omdat zij tijdens de gebeurtenissen duidelijk tekort waren geschoten in hun functioneren. Het was derhalve niet verantwoord hen op deze cruciale posities te handhaven. Dagelijks zijn er immers vele vliegbewegingen met vele passagiers op Eindhoven. Men kon, gezien de conclusie dat onvoldoende alert was opgetreden, niet niks doen en ieder maar gewoon op zijn post laten. De bevelhebber van de luchtmacht heeft toen zijn verantwoordelijkheid genomen en is in goed overleg met de staatssecretaris en met mij terstond besluitvaardig opgetreden.

De drie functionarissen zijn – dat zeg ik met nadruk – geen zondebokken voor alles wat er die maandagavond is misgegaan. Er zijn immers tal van organisatorische tekortkomingen geconstateerd. De drie functionarissen in het bijzonder verkeerden die avond echter in de positie om door alert en kordaat op te treden de noodlottige aaneenschakeling van gebeurtenissen te doorbreken. Dat menselijk handelen tevens moet worden gezien tegen de achtergrond van organisatorische aspecten, zoals de heer Van den Berg betoogde, doet daaraan niet af; dat is zeker waar. Het gaat in een ramp om de vraag of degenen die ter plekke handelend kunnen optreden om het aantal slachtoffers te beperken, dat ook zo alert en kordaat mogelijk doen.

De heer Zijlstra vroeg waarom niet is overwogen de drie functionarissen te schorsen. Schorsing van een militair vindt in het algemeen plaats in situaties waarbij ontslag in de rede ligt en dat was niet aan de orde.

De heer **Zijlstra** (PvdA): Daarmee geeft u dus aan dat er geen causaal verband bestaat tussen datgene wat deze drie militairen hebben gedaan en de vreselijke gevolgen die een en ander heeft gehad?

Minister **Voorhoeve**: Ik heb u gezegd dat de bevindingen van de commissie waren, dat er niet voldoende effectief, snel, alert en kordaat was opgetreden.

De heer **Zijlstra** (PvdA): Ja, maar legt u dan ook het verband met de gevolgen daarvan of legt u dat niet?

Minister **Voorhoeve**: In het rapport van de inspectie rampenbestrijding

staat heel duidelijk dat er een noodlottige keten van gebeurtenissen is geweest, die begon met het vogelprobleem en eindigde met de veel te late reddingshandelingen. Daarin staat ook aangegeven dat men uit die keten van zes à zeven opeenvolgende dingen die verkeerd gingen, niet slechts één factor mag halen als dé oorzaak. We hebben het hier over het feit dat er, nadat een dergelijke ramp heeft plaatsgevonden en waarbij is gebleken dat niet optimaal door mensen in een leidinggevende positie is gehandeld, consequenties zijn en dat het ook uit oogpunten van zorgvuldigheid tegenover al het verdere vliegverkeer en alle verdere passagiers die op die vliegbasis komen, van belang is om zo snel mogelijk in nieuwe leiding te voorzien.

De heer **Zijlstra** (PvdA): Voorzitter, kort: bestaat er een causaal verband, ja of nee? Dat was mijn vraag.

Minister **Voorhoeve**: Die vraag heb ik zo niet beantwoord, omdat ik niet één factor uit een keten van ernstige zaken wil halen.

De heer **Zijlstra** (PvdA): Het spijt me zeer, voorzitter, maar hier kom ik niet verder mee!

Minister **Voorhoeve**: Mijnheer Zijlstra, mag ik begrip vragen voor het feit dat ik niet enkele met name bekende personen nu aan de schandpaal wil nagelen als schuldig aan de vreselijke gebeurtenissen die zich hebben afgespeeld! Daarom vind ik uw vraag ook niet helemaal zorgvuldig.

De heer **Zijlstra** (PvdA): Nu, het lijkt me zo langzamerhand de omgekeerde wereld om mij ervan te beschuldigen dat ik mijn vragen niet zorgvuldig stel. U draait er gewoon omheen! U bent niet bereid om een antwoord te geven en vervolgens verklaart u dat die mensen geen zondebok zijn geworden. Dan bent u de enige in het land, die erwaart dat zij niet de zondebok zijn geworden!

Minister **Voorhoeve**: Mijnheer de voorzitter! De totstandkoming van het rapport van de commissie-Glaser is belicht in de beantwoording van de schriftelijke vragen die de Kamer onlangs heeft gesteld. De betrokken functionarissen hebben alle drie administratief beroep ingesteld tegen

het besluit tot ontheffing. Het Adviesorgaan bestuursrechtelijke geschillen van de Koninklijke luchtmacht buigt zich thans over deze zaak en zal op zo kort mogelijke termijn advies uitbrengen. In afwachting van dit advies past ons vandaag terughoudendheid. Het is net zomin in het belang van de drie betrokken functionarissen als van Defensie om te speculeren over de opvattingen van het adviesorgaan of vooruit te lopen op zijn beslissingen. Terughoudendheid is ook geboden in afwachting van de conclusies die het openbaar ministerie trekt in het gerechtelijk vooronderzoek dat thans gaande is. Dat is ook een reden waarom ik de vraag van de heer Zijlstra niet zo kort kan beantwoorden als hij zou wensen.

Terughoudendheid is allerminst een dooddoener; in feite is dit het enige punt waarop Defensie tot nu toe niet volledig opening van zaken heeft kunnen geven. Alleen Justitie is bevoegd om daarover eventuele mededelingen te doen.

Mijnheer de voorzitter! In alle onderzoeken is getracht de onderste steen boven te krijgen en de waarheid zo ver mogelijk te achterhalen. Alle bevindingen zijn inmiddels zonder voorbehoud openbaar gemaakt. Ook ten aanzien van de drie functionarissen die het betreft, is geprobeerd zo objectief mogelijk de waarheid te achterhalen, in het bijzonder omtrent hun functioneren. Dat dossier is, zoals het hoort, personeelsvertrouwelijk en kan daarom niet openbaar worden gemaakt. Wel heeft de Kamer vertrouwelijk van de inhoud van de stukken kennis kunnen nemen.

De heer **Hoekema** (D66): Voorzitter! Zou de minister ook nog kunnen ingaan op de vraag die ik gisteren stelde over de selectie van de leden van de commissie-Glaser? Er is gevraagd waarom geen militaire brandweerdeskundige van het team deel uit heeft gemaakt. Wil de minister ook mijn gisteren gestelde vraag beantwoorden waarom niet alle betrokkenen door de commissie-Glaser zijn gehoord? Is dat gebeurd omdat men zich alleen heeft geconcentreerd op de verantwoordelijken? Is dat de reden waarom niet alle leden van de zogenaamde eerste inzet van de militaire brandweer zijn geïnterviewd?

Minister **Voorhoeve**: Men heeft zich

Voorhoeve

geconcentreerd op de verantwoorde-lijken. In tweede termijn zal ik nader op uw vragen ingaan.

De heer **Zijlstra** (PvdA): Voorzitter! Ik heb in eerste termijn gevraagd wat de minister vindt van de kwaliteit van het rapport. Daarbij gaat het mij om twee punten: de rechtspositio- nele eisen die je aan een dergelijk onderzoek mag stellen en het feit dat de verslagen in mijn ogen flutwerk waren. Vindt de minister dat je op basis van een dergelijk rapport mensen uit hun functie kunt ontheffen? In de eerste plaats gaat het mij echter om de vraag: wat vindt de minister van de kwaliteit van het rapport en de kritiek als het gaat om de rechtspositionele eisen die je daaraan mag stellen?

Minister **Voorhoeve**: Mijnheer Zijlstra, ook voor dat punt geldt wat ik zojuist zei: deze kwestie volgt thans een administratiefrechtelijke procedure. Als door de desbetref- fende autoriteiten zou worden vastgesteld dat er gebreken aan het onderzoek kleven en dat Defensie niet correct heeft gehandeld, dan zijn wij gehouden die zo snel en zo goed mogelijk te corrigeren. Lopende de behandeling ga ik echter niet in op kwalificaties over het rapport. Opnieuw past mij op dit punt terughoudendheid.

Mevrouw **Sipkes** (GroenLinks): Voorzitter! Dit is toch iets verschui- ven van het ene naar het andere bordje. De minister zegt nu: het is een zaak voor Justitie en ik wacht wel af. Het gaat er toch om wat Defensie verder moet doen en hoe op de basis op een gegeven moment zal worden gehandeld. De minister moet zelf kunnen bepalen wat er fout ging en wie de fouten heeft gemaakt. Natuurlijk kunnen zijn uitspraken achteraf gecorrigeerd worden, maar hij moet nu antwoord geven.

Minister **Voorhoeve**: Ik heb net antwoord gegeven. Dat antwoord bevredigt u niet, maar het is wel mijn antwoord.

Mevrouw **Sipkes** (GroenLinks): Dat is juist het lastige: u herhaalt over het algemeen datgene wat u reeds schriftelijk heeft gezegd. Zojuist werd gevraagd: waarom zijn niet meer mensen gehoord? Op die vraag wilt u in tweede termijn terugkomen, maar de Kamer wil graag nu het

antwoord op die vraag, zodat zij de tweede termijn kan voorbereiden.

De **voorzitter**: Mevrouw Sipkes, u kunt in tweede termijn terugkomen op de vragen die in eerste termijn zijn gesteld en die de minister naar uw oordeel niet heeft beantwoord.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Betreft het justitieel onderzoek de bedoelde drie personen, of is er sprake van een open houding, zodat uit het justitieel onderzoek ook kan blijken dat aan andere verantwoordelijken gedacht moet worden? De heer Hillen heeft dit nadrukkelijk gevraagd.

Minister **Voorhoeve**: Van de kant van Defensie worden geen enkele beperkingen aangebracht ten aanzien van het justitieel onderzoek. Die kunnen door ons ook niet worden aangebracht. Het onderzoek vindt plaats onder gezag van het openbaar ministerie en het openbaar ministerie volgt daarbij zijn eigen beslissingen. Als het openbaar ministerie het onderzoek breder wil opzetten, zal het dat ook doen. Er is gevraagd wanneer het justitieel vooronderzoek wordt afgesloten en welke conclusies daaruit te trekken zouden zijn. Ik heb daarover geen informatie. Het is niet aan mij om daarover mededelingen te doen. Ik behoor hierover ook geen informatie te hebben.

Mijnheer de voorzitter! Zoals ik zei: als op enig moment in de lopende beroepsprocedure zou blijken dat tijdens het onderzoek van de commissie-Glaser fouten of vormfouten zijn gemaakt, zal Defensie terstond trachten deze te herstellen. Ik besef terdege dat de drie betrokken functionarissen absoluut niet in een benijdenswaar- dige positie verkeren.

Voorzitter! Ten slotte wil ik de heer Rehwinkel antwoorden, dat zijn kritiek op de staatssecretaris gisteren op een misvatting berust. Helaas is die misvatting vanochtend ten onrechte door een dagblad overge- nomen. De staatssecretaris heeft zich op de avond van de ramp naar Eindhoven gespoed. Hij arriveerde drie uur na de ramp. Hij heeft de loco-burgemeester in het geheel niet gehinderd in het uitoefenen van zijn taken, maar zich met de opvang van de ouders, de familieleden en de relaties van de slachtoffers bezighou- den. De enorme betrokkenheid van

de staatssecretaris en de premier daarbij is juist te prijzen.

De heer **Rehwinkel** (PvdA): Ik geloof dat sprake is van een misverstand bij de minister. Ik meen namelijk dat ik geen kritiek op de staatssecretaris heb uitgeoefend. Ik heb hem gevraagd hier zijn optreden te verantwoorden. Met name heb ik hem gevraagd hoe hij aankijkt tegen de bevelvoering zoals die bij de loco-burgemeester berustte. Aan het eind van de avond was een persconferentie georganiseerd, die echter op voorstel van de staatsse- cretaris niet is doorgegaan. Eerder is geprobeerd contact te zoeken, waarbij is gevraagd of de comman- dant van de luchtmachtbasis naar het beleidscentrum kon komen. De staatssecretaris was voor dat gesprek niet beschikbaar; hij heeft gevraagd om psychologen. Ik hoor graag van hem hoe hij in breder verband tegen zijn rol en die van bewindslieden in het algemeen bij dit soort rampen aankijkt. In het rapport staat dat hierover onduidelijkheid bestaat.

Minister **Voorhoeve**: De staatssecre- taris zal ingaan op de vragen die u heeft gesteld, terwijl de minister van Binnenlandse Zaken in zal gaan op de rol van bewindslieden in dit soort rampsituaties.

□

Staatssecretaris **Gmelich Meijling**: Voorzitter! Er zijn vragen gesteld over de rol van de luchtmachtstaf bij het voorbereid zijn op calamiteiten, het voldoende geoefend zijn en de controle op de naleving van voorschriften. In aanvulling op de schriftelijke beantwoording wil ik daarover het volgende opmerken. Binnen de Koninklijke luchtmacht wordt door middel van oefeningen, opleidingen in binnen- en buitenland en vastlegging van procedures in instructies en de orders van blijvende aard bijzonder veel aandacht besteed aan in dit verband de luchtvaartongevallenbestrijding. Suggesties die in het verleden zijn gedaan als zou dit een ondergescho- ven kindje zijn bij de leiding van de luchtmacht, zijn dan ook volstrekt ongefundeerd. In antwoord op een vraag van de heer Van den Berg kan ik nu reeds zeggen dat bezuinigingen bij Defensie, bijvoorbeeld in het kader van de doelmatigheidsopera- tie, geen enkele invloed hebben

Gmelich Meijling

gehad op de geprepareerdheid op calamiteiten van vliegbases als Eindhoven. Op elke vliegbasis wordt regelmatig op operationeel en uitvoerend niveau geoefend door middel van eigen oefeningen tijdens inspecties door de luchtmachtstaf, en voorzover van toepassing ook als gevolg van internationale inspecties. Onderdeelsfunctionarissen toetsen bovendien in kleinschalig verband oefeningen om te zien of aan de gestelde eisen wordt voldaan. In grotere oefeningen evalueren medewerkers van de luchtmachtstaf en functionarissen van andere onderdelen de uitvoering van de voorschriften. Het is aan de onderdeelcommandanten om eventueel gebelken tekortkomingen door het treffen van corrigerende maatregelen te herstellen. Ik verwijs in dit verband naar het antwoord op de vragen 7 en 96, waaruit blijkt dat de voorschriften zeer zorgvuldig worden opgesteld, en op welke wijze wordt gecontroleerd op de naleving ervan.

De bevelhebber van de Koninklijke luchtmacht stelt ervaren officieren in de hoge rang van kolonel aan als commandant van een vliegbasis. Hij doet dit om belangrijke zaken aan die betreffende officier te kunnen delegeren op grond van diens ervaring en langdurig dienstverband, zoals daar is de zorg voor de veiligheid op de basis. Een vliegbasis is in de luchtmachtorganisatie een zogeheten resultaatverantwoordelijke eenheid. Die delegatie van bevoegdheden wordt zeer consequent doorgevoerd om geen onduidelijkheden in die bevoegdheden en verantwoordelijkheden te laten bestaan. Dat betekent onder meer dat de basiscommandant verantwoordelijk is voor de bedrijfsvoering en voor de training en geoefendheid van zijn personeel. Hij dient zelf lokale oefeningen te organiseren, met de civiele autoriteiten te overleggen, hen zo nodig aan te sporen en zijn eigen basisbrandweer met nieuwe vliegtuigtypen bekend te maken.

In de media is gesuggereerd dat verzoeken om op de Hercules te mogen oefenen niet door de luchtmachtstaf zouden zijn gehonoreerd, omdat men dit niet belangrijk genoeg vond. Er zijn geen verzoeken bij de luchtmachtstaf Den Haag ingediend om op de Hercules te mogen oefenen, daar dit niet in het zojuist geschetste systeem past. Wel

is tijdens een werkbezoek van de directeur operatiën aan Eindhoven de wens geuit om op een Hercules te mogen oefenen. Deze heeft toen terecht onderstreept dat het oefenen ter plekke op de basis een verantwoordelijkheid van de commandant was en dat hij daarvoor vliegtuigen diende vrij te maken.

De heer **Hoekema** (D66): Ik begrijp het verhaal van de staatssecretaris over de verdeling van verantwoordelijkheden. Daarover moet inderdaad geen enkel misverstand bestaan. Misschien is er echter op een ander punt een misverstand ontstaan. Toen de directeur operatiën een bezoek bracht aan Eindhoven, kreeg hij een verzoek – ik neem aan van de commandant – om te mogen oefenen met een Hercules of een K-DC-10. Kan dat niet worden opgevat als een verzoek – misschien dan informeel – van de vliegbasis aan de directeur operatiën om te mogen oefenen?

Staatssecretaris **Gmelich Meijling**: Natuurlijk is dat zo. Dat verzoek wordt aan hem meegedeeld. Daar gebeurt dus iets mee. De commandant is daarvoor verantwoordelijk, zoals ik zojuist zei. De commandant moet dat verzoek honoreren. Er wordt ook bekeken of dat problemen oplevert. Ik wijs op de zogenoemde knelpuntenrapportage vliegveiligheid van 19 april, waarin de commandant geen melding maakt van problemen bij het oefenen. Ik ga ervan uit dat de commandant op een bepaald moment van mening was dat het niet nodig was om specifiek op dat toestel te oefenen, omdat de delegatie is geregeld zoals ik zojuist heb geschetst, omdat er wellicht op andere vergelijkbare toestellen wordt geoefend en er een instructie is gegeven met betrekking tot de veiligheidsdeuren van de C-130.

De heer **Hoekema** (D66): Het valt dus eigenlijk de commandant vliegbasis Eindhoven aan te rekenen dat hij geen gevolg heeft gegeven aan de suggestie van de directeur operatiën, generaal-majoor Macco, om meer te oefenen. Het was dus de verantwoordelijkheid van de commandant vliegbasis Eindhoven en niet van de directeur operatiën.

Staatssecretaris **Gmelich Meijling**: Inderdaad.

Mevrouw **Sipkes** (GroenLinks): De staatssecretaris zegt nu wel dat de bevoegdheden helder zijn, maar kennelijk is dat niet het geval. Waarom zou een commandant anders toestemming vragen?

Staatssecretaris **Gmelich Meijling**: Aan wie?

Mevrouw **Sipkes** (GroenLinks): Tijdens dat werkbezoek is er toestemming gevraagd aan de leiding om te mogen oefenen. Als alles helder is en je hebt er behoefte aan, hoef je toch geen toestemming te vragen?

Staatssecretaris **Gmelich Meijling**: Nee, er is helemaal geen toestemming gevraagd. Er is op een gegeven moment door de brandweer aan de inspecterende autoriteit – de bezoekende autoriteit – gevraagd om een keer op de C-130 te mogen oefenen. Dat is, zoals ik zojuist heb uitgelegd, de verantwoordelijkheid van de commandant van die basis. Dat verzoek had hij ook moeten honoreren. Hij had een vliegtuig moeten vrijmaken en als hij daar niet over beschikte, had hij het ergens anders vandaan moeten laten komen.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! De staatssecretaris wijst sterk op het delegatieaspect. Op zichzelf is dat terecht, want dat geeft helderheid over de verantwoordelijkheid. Ziet de staatssecretaris echter niet te veel over het hoofd dat, ook ingeval van delegatie, degene die delegeert uiteindelijk een eindverantwoordelijkheid houdt en ook verantwoordelijk is voor zaken als toezicht. Het gaat erom dat hij erop toeziet dat zaken die in de delegatie opgesloten liggen, uiteindelijk ook gebeuren. Delegatie neemt de verantwoordelijkheid van degene die delegeert niet weg. Dat lijkt mij een misvatting.

Staatssecretaris **Gmelich Meijling**: Dat heb ik ook niet beweerd. Delegatie impliceert dat er uiteindelijk een verantwoordelijkheid blijft bestaan. Wanneer men voornemens is om een aantal verantwoordelijkheden te delegeren, zal men dit doen naar personen waarvan aangenomen kan worden dat zij, gezien hun capaciteit, ervaring, diensttijd en rang deze verantwoordelijkheid kunnen dragen. Zo zit overigens het

Gmelich Meijling

militaire systeem in elkaar. Verantwoordelijkheden worden gedelegeerd omdat een bevelhebber nu eenmaal niet alles zelf kan oppakken. Daarom zijn er inspecties en wordt er gerapporteerd door de commandanten. Als de bevelhebber van mening is dat daaraan iets schort, treedt hij natuurlijk op en treedt hij ook in de bevoegdheden van de commandant.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik ken het militaire systeem. Ik heb het voorrecht gehad om reserveofficier bij de Koninklijke luchtmacht te zijn. De staatssecretaris hoeft mij dus niet uit te leggen hoe dat werkt. Ik ben het op zichzelf en in abstracto geheel eens met de delegatie. Toch vraag ik of er geen eigen verantwoordelijkheid en een eigen activiteit behoort te liggen bij degene die delegeert, om zelf na te gaan of bepaalde lijnen die overgedragen zijn aan de gedelegeerde, worden nageleefd. Het delegeren leidt toch niet alleen tot een passieve rol? Ik bespeur bij de staatssecretaris een zekere passiviteit als hij spreekt over degene die delegeert. Die wacht blijkbaar af of hij ooit hoort over iets dat niet goed gaat. De persoon die delegeert houdt de eindverantwoordelijkheid en daar hoort ook een zekere eigen actieve opstelling bij.

Staatssecretaris **Gmelich Meijling**: Ik heb zojuist gezegd dat deze verantwoordelijkheid door middel van regelmatige inspecties en rapportages door de commandanten wordt uitgeoefend. Ik noemde zojuist de knelpuntenrapportage vliegveiligheid. Dat is een regelmatig terugkerende rapportage naar de staf. Als daarin staat dat alles naar behoren is geregeld en dat ook de inspecties geen aanleiding hebben gegeven tot optreden, gaat de luchtmachtstaf ervan uit, gezien de ervaring van degene die rapporteert, dat de zaak in orde is.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ligt in die inspecties niet een eigen onderzoek besloten of op alle vliegtuigtypen voldoende is geoefend? Dat lijkt mij voor de hand liggend.

Staatssecretaris **Gmelich Meijling**: Er zijn oefeningen geweest op allerlei vliegtuigtypen, maar niet op de Hercules. Waarschijnlijk heeft de commandant op dat moment om hem moverende redenen gemeend

dat dit niet noodzakelijk was, gezien het feit dat ook op andere vliegtuigtypen dit soort oefeningen kan worden gehouden. Ik doel dan op het vuurvrij maken van de romp en het daarna binnentreden via, in dit geval, de achterkant van het vliegtuig.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik neem aan dat de delegatie helder en goed is geregeld. Ik neem ook aan dat het oefenprogramma op papier en in de praktijk op zichzelf geen ondergeschoven kindje is. Ligt hier echter toch niet het grote knelpunt? Wanneer wij kijken naar de maatregelen die inmiddels getroffen zijn en die dus blijkbaar ook getroffen kunnen worden, schort er blijkbaar iets aan het fundament van het idee van het oefenprogramma. Blijkbaar is er sprake van spanning tussen de praktijk, zoals die helaas nu is opgetreden, en de theorie. Die spanning is ook zodanig groot dat er een groot aantal maatregelen moest en kon worden genomen.

Staatssecretaris **Gmelich Meijling**: Ik denk dat er nu een misverstand ontstaat. Ik heb net geprobeerd uit te leggen dat het niet heeft gelegen aan de oefenprogramma's en de geoefendheid van het personeel. Ook de minister heeft dat daarnet gezegd. Men heeft zeer regelmatig, zelfs nog in mei, een oefening gehouden met vier brandweerploegen, om de methodiek en tactiek te oefenen met betrekking tot het vuurvrij maken van de romp en het vervolgens binnentreden van het toestel. Dit gebeurde weliswaar niet op een C-130, maar op een F-27. De technieken daarbij zijn echter min of meer dezelfde, zo heeft men mij verteld. Daar heeft het dus niet aan gelegen. De mensen waren best in staat om het te doen. Het heeft eraan gelegen dat niet bevolen is om het te doen op het moment suprême. Daarover heeft de minister de Kamer net omstandig geïnformeerd.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik wijs daarnaast op de grote spanning die er blijkbaar is tussen de theorie van het oefenprogramma, uitgetest in de praktijk, en het grote aantal maatregelen dat nu is getroffen en naar ieders mening moest worden getroffen om in de toekomst een ramp van deze omvang te voorkomen. Hierbij is toch sprake van een

grote spanning? Het is goed om hier helderheid over te geven.

Staatssecretaris **Gmelich Meijling**: Misschien mag ik het nog een keer proberen, voorzitter! In de oefenprogramma's van de brandweer is niet zoveel veranderd sinds de Herculesramp, zoals ook staat te lezen in het rapport van Binnenlandse Zaken, want die mensen waren en zijn goed geoefend. Dat heb ik u zojuist verteld. Het blote feit dat er niet op de Hercules is geoefend, gaat nu een beetje de boventoon voeren, maar men heeft mij verteld dat dat feit op zichzelf niet de aanleiding tot de afschuwelijke gebeurtenissen is geweest.

De heer **Verkerk** (AOV): Voorzitter! Ik wil niet meer naar het verleden teruggaan maar juist naar het heden en de toekomst kijken. Zoals bekend komt de vliegbasis Eindhoven onder grote druk te staan door de aanzienlijke ontwikkeling van de burgerluchtvaart aldaar. Op Eindhoven Airport komen dus veel toestellen die vreemd zijn aan de luchtmacht. De staatssecretaris heeft al gezegd dat er ook bij de luchtmacht zelf nieuwe toestellen komen; ik heb ze zelf gisteren ook genoemd. Hoe zijn nu eigenlijk de oefenprogramma's voor de toestellen van de burgerluchtvaart en de nieuwe toestellen van de luchtmacht? Wat doet de luchtmacht samen met de burgerinstanties om goed te weten hoe ze moeten ingrijpen bij alle mogelijke toestellen die er op Eindhoven landen?

Staatssecretaris **Gmelich Meijling**: Op alle vliegbases met civiel medegebruik, dus ook op Eindhoven, wordt jaarlijks een zogenaamde "diepte-inspectie" uitgevoerd door de directie luchtvaartinspectie van de Rijksluchtvaartdienst. De betreffende inspectierapporten worden ter kennis gebracht van zowel de Rijksluchtvaartdienst, de Koninklijke luchtmacht en de betrokken civiele medegebruikende, in dit geval Eindhoven Airport. Er vindt interdepartementaal overleg plaats in de commissie brandbeveiliging luchtvaartterreinen tussen Verkeer en Waterstaat, de Rijksluchtvaartdienst, Defensie en de Koninklijke luchtmacht. De algemene veiligheid, waaronder het inspelen op nieuwe types, wordt op deze wijze bij voortdurend in de gaten gehouden.

Gmelich Meijling

Er wordt, als het nodig is, op geoefend en de brandweermensen laten geen mogelijkheid passeren om zich zo veel op hun taak voor te bereiden als nodig is. Ik kan de heer Verkerk dus geruststellen: vele departementen zijn hiermee bezig. Overigens geldt dat niet alleen voor militaire terreinen; het geldt natuurlijk ook voor burgerterreinen, waar ook tal van vliegtuigtypes landen. De mensen zijn zeer goed geprepareerd.

De heer **Verkerk** (AOV): De staatssecretaris zegt dat er in de praktijk wordt geoefend als het nodig is. Wanneer is het nodig om in de praktijk te oefenen?

Staatssecretaris **Gmelich Meijling**: Er wordt zeer regelmatig geoefend, mijnheer Verkerk! Er worden oefeningen gehouden samen met de civiele brandweren en er worden zeer veel kleinschalige oefeningen overdag gehouden. Als u er prijs op stelt, kan ik het aantal daarvan schriftelijk aan u melden.

De heer **Zijlstra** (PvdA): Voorzitter! Ik wil het hebben over de verantwoordelijkheidsverdeling tussen de luchtmachtstaf en de operationele vliegbasis. Na de ramp heeft de bevelhebber 28 maatregelen tot verbetering aangekondigd. Een van die maatregelen is dat de centralist van de alarmcentrale van de brandweer, die opgeleid is tot brandweerman, een specifieke opleiding tot centralist krijgt. Bij deze ramp is er heel veel misgegaan in het berichtenverkeer, ook via de alarmcentrale van de vliegbasis-brandweer, en dat is waarschijnlijk cruciaal geweest voor de hele verdere gang van zaken. De centralist wist niet van het functioneren van 06-11. Dit is nu typisch een voorbeeld van iets waarvoor wel degelijk de verantwoordelijkheid van de luchtmachtstaf geldt, namelijk voor iets wat niet gebeurd is: mensen op cruciale posten op een fatsoenlijke manier opleiden. Nu doen wij dat wél en dat is prima, maar mijns inziens geldt hier een verantwoordelijkheid voor de luchtmachtstaf voor zaken die niet zijn gebeurd.

Staatssecretaris **Gmelich Meijling**: Wanneer de bevoegde autoriteit ter plaatse, in Eindhoven, zelf zou hebben gezegd dat deze mensen beter zouden moeten worden

opgeleid – waarschijnlijk is dat niet gebeurd – dan zou dit niet zijn voorgekomen. Men ging ervan uit dat die mensen goed waren opgeleid. Dat is nu juist het cruciale punt. Als je verantwoordelijk bent voor brandbestrijding, beveiliging en het optreden op die terreinen van een organisatie die onder jouw bevel staat, moet je ervoor zorgen dat die mensen behoorlijk zijn opgeleid. Nimmer is er van de luchtmachtstaf een oekaze uitgegaan waaruit zou blijken dat deze mensen om bezuinigings- of andere redenen geen behoorlijke opleiding zouden kunnen krijgen. De commandant heeft die man op die post neergezet en achteraf blijkt dat dit een onjuiste beslissing is geweest. Ik neem aan dat onder andere dit gegeven heeft geleid tot ontheffing uit die functie.

De heer **Zijlstra** (PvdA): Die centralist is niet uit zijn functie ontheven.

Staatssecretaris **Gmelich Meijling**: Neen, maar de commandant wél. Het was zijn verantwoordelijkheid.

De heer **Zijlstra** (PvdA): Ik ben het wat dit betreft volstrekt met u oneens. Het is de luchtmachtstaf die verantwoordelijk is voor de opleidingen. Die opleidingen worden gegeven in Schaarsbergen. Men had deze mensen vooraf behoorlijk moeten opleiden. U kunt dit nu niet afschuiven op een commandant van een vliegbasis. Het gaat om de opleidingen die de luchtmacht zelf geeft. Dit is een wezenlijk onderdeel van die opleidingen. Het is eenvoudig niet gebeurd. Kunt u zich voorstellen dat een centralist niet weet hoe de 06-11-procedure werkt? Echt, u kunt niet serieus menen dat dit een verantwoordelijkheid zou zijn voor de commandant van de vliegbasis. Het gaat om een systeem waarvoor de luchtmachtstaf verantwoordelijk is.

Staatssecretaris **Gmelich Meijling**: Nog één keer, mijnheer Zijlstra. Ik ontken helemaal niet dat de centralist een aantal zaken niet wist, terwijl hij ze wel had moeten weten. Van belang is dat als je als commandant personeel toegewezen krijgt, je dient na te gaan of die mensen behoorlijk zijn geëquipeerd voor bepaalde posities. Ik kan daarover op basis van 23 jaar ervaring in de krijgsmacht meespreken. Als die

mensen niet goed zijn opgeleid, stuur je ze terug en laat je ze opnieuw opleiden. Welnu, dat is niet gebeurd.

De heer **Zijlstra** (PvdA): Neen, dat is inderdaad niet gebeurd, terwijl de mensen niet goed waren opgeleid. Wie is daar nu voor verantwoordelijk? De luchtmachtstaf beschikt toch over een groep mensen die verantwoordelijk is voor de opleidingen van militairen? Het is dan toch ongehoord om te stellen dat het de schuld van de commandant van de vliegbasis zou zijn dat die man niet goed was opgeleid? U moet ervoor zorgen dat de luchtmachtstaf zorgdraagt voor goede opleidingen.

Staatssecretaris **Gmelich Meijling**: Ik geloof dat wij hierover op een ander moment verder moeten praten, mijnheer Zijlstra; zo komen wij er niet uit. Ik zeg u nog één keer dat het nu in feite niet gaat om de vraag of die man wel of niet goed was opgeleid. Het gaat erom dat het de verantwoordelijkheid van een commandant is om op een bepaalde positie iemand neer te zetten die een goede opleiding heeft gehad. Als die man geen goede opleiding heeft gehad, moet de commandant aan de bel trekken.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat de heer Zijlstra hierop in tweede termijn terugkomt. Ik heb het gevoel dat het verschil van inzicht tussen hem en de staatssecretaris voldoende duidelijk is geworden.

Mevrouw **Sipkes** (GroenLinks): Voorzitter! Als ik de staatssecretaris zo hoor, kan ik niet anders dan concluderen dat het inderdaad allemaal de schuld is van de commandant. Ik wijs erop dat de minister dat niet zegt.

Staatssecretaris **Gmelich Meijling**: Dat zeg ik ook niet.

Mevrouw **Sipkes** (GroenLinks): Dat zegt u wél. Op het moment dat de eigen verantwoordelijkheid van Defensie met betrekking tot de opleidingen naar voren komt, ontkent u die verantwoordelijkheid en verwijst u naar het systeem zoals het bij Defensie werkt. U onderstreept dat het de commandant was die had moet nagaan of zijn eigen personeel goed was opgeleid. Het is

Gmelich Meijling

naar uw oordeel de commandant die had moeten melden dat die man niet goed was opgeleid. Als het allemaal de schuld was van de commandant, moet u dat ook helder zeggen.

Staatssecretaris **Gmelich Meijling**: Ik heb onderstreept dat het de verantwoordelijkheid van de commandant is om ervoor te zorgen dat hij op posities personeel zet dat zijn functie op een behoorlijke manier kan vervullen. Hij dient dat te controleren. Dat moet elke commandant doen. Daar gaat het om. De verantwoordelijkheid die helemaal tot aan de bevelhebber kan worden teruggevoerd, is gedelegeerd aan die commandant. Als commandanten menen dat mensen niet behoorlijk zijn opgeleid, moeten zij dat melden. Welnu, dat is niet gebeurd.

Mevrouw **Sipkes** (GroenLinks): Dat is dan dus een directe fout van de commandant. Vervolgens kunnen wij dat doortrekken, want hij zat dan op de verkeerde plek. Zo kunnen wij verder doorgaan. U kunt zich overal achter verschuilen, maar zo zit het systeem in elkaar.

Staatssecretaris **Gmelich Meijling**: Ik verschuil mij nergens achter. Bovendien was dit een ongegraderde, hetgeen er verder niet toe doet, die, zoals in de rapporten staat, zijn opdrachten kreeg van een officier, die zei dat hij 06-11 moest bellen. Dat heeft hij dus gedaan.

De heer Hillen heeft opmerkingen gemaakt over de rampenbestrijding op defensie terreinen in het algemeen. Ik neem aan dat de minister van Binnenlandse Zaken daar straks nog op zal ingaan. In het voorjaar van 1993 hebben wij samen met het ministerie van Binnenlandse Zaken aan alle gemeentelijke en provinciale overheden nog eens nadrukkelijk gevraagd of de noodzaak van informatie-uitwisseling en samenwerking in de beoefening van rampenplannen tussen de civiele en militaire autoriteiten kan worden benadrukt.

De heer **Van den Doel** (VVD): De staatssecretaris gaat blijkbaar over op een ander onderwerp. Ik had in eerste termijn een vraag gesteld over de op de vliegbasis gehanteerde procedures bij het afkondigen van scenario's. Wij hebben het zojuist over de rol van de centralist gehad. Ik ben het met de staatssecretaris

eens, dat het hier meer gaat om de geoefendheid van het personeel. Hoe zo'n centralist moet handelen, is afhankelijk van de calamiteitenplannen die gelden. Wel cruciaal is of de procedures die de vliegbasis had, ook juist waren en effectief. In de antwoorden wordt eenduidig gezegd dat alleen de voorzitter van de beleidsgroep formeel bevoegd was om het scenario af te kondigen. Ik heb in eerste termijn gezegd dat dit geen goede procedure is. Daar gaat tijd mee verloren. Ik zou graag willen dat de staatssecretaris daarop inging.

Staatssecretaris **Gmelich Meijling**: U hebt inderdaad gevraagd wie verantwoordelijk is voor de vaststelling van het scenario, dat bepalend is voor de wijze waarop een ramp wordt bestreden. Zoals wij in antwoord op vraag 29 hebben gemeld, is er sprake van onduidelijkheid. In het algemene deel van hoofdstuk 1 van deel 3 van het calamiteitenplan staat dat de dienstdoend verkeersleider de alarmvorm ingeval van een crash bekrachtigt. In hoofdstuk 2 staat echter dat die bekrachtiging door de beleidsgroep moet gebeuren. In het deelplan alarmering wordt weer gesproken over de plaatsvervangend commandant vliegbasis, tevens voorzitter beleidsgroep, die daartoe de bevoegdheid heeft. Hoewel in spoedeisende gevallen de commandant van de brandweer de extra alarmering mag initiëren, blijft uiteindelijk de formele bevoegdheid en verantwoordelijkheid bij de voorzitter van de beleidsgroep.

Wij hebben geconstateerd dat dit onduidelijk is. Dat zal veranderd worden. Overigens is nu een staande procedure ingevoerd, dat elk vliegtuig, militair of burgerlijk, dat zich bij de toren meldt, zal moeten opgeven hoeveel passagiers aan boord zijn. Dan kan ogenblikkelijk het scenario voor het geval zich een ramp zou voordoen, worden vastgesteld.

De heer **Van den Doel** (VVD): Betekent dit concreet dat degene die het eerst kan zien dat een ramp zich voltrekt, doorgaans de verkeersleider op de toren, die het beste uitzicht heeft, ook bevoegd is om het scenario af te kondigen?

Staatssecretaris **Gmelich Meijling**: Ja.

De heer **Van den Doel** (VVD): Mijn tweede vraag was gisteren of hij ook bevoegd is om het hoogste scenario af te kondigen. Eerst wist hij nog niet precies hoeveel passagiers aan boord zouden zijn. Nu zou hij dat dan wel weten.

Staatssecretaris **Gmelich Meijling**: Natuurlijk, wanneer dat het geval is, zal hij dat moeten doen. Uiteraard wordt dat later nog een keer bekrachtigd. U hebt gisteren gevraagd of het niet verstandig is om bijvoorbeeld voor de C-130 altijd uit te gaan van het hoogste scenario. In feite hebben wij nu ingevoerd dat iedere gezagvoerder als hij de toren nadert, moet melden hoeveel personen hij aan boord heeft, zodat dit in ieder geval niet meer onduidelijk is. De man op de toren weet precies welk scenario hij zal moeten hanteren.

De Herculesramp van vorig jaar was nog eens een extra aanleiding om binnen Defensie alle calamiteitenplannen, niet alleen bij de Koninklijke luchtmacht, maar ook bij andere krijgsmacht delen, zorgvuldig te analyseren, waar nodig aan te passen en te stroomlijnen. Die activiteit loopt op dit moment nog en wordt uitgevoerd onder coördinatie van de chef defensiestaf. Het zou te ver gaan de Kamer in dit debat een overzicht te geven van de stand van zaken bij de luchtvaart terreinen, de vliegvelden van de marine, de oefenterreinen en wat al niet meer. Als de Kamer dat op prijs stelt, zal ik het haar gaarne schriftelijk doen toekomen. Ik ben van plan dit regelmatig aan de commissie te melden.

De heer Van den Doel heeft gesproken over de veiligheid van de Hercules C-130-toestellen voor vervoer van passagiers. In het algemeen overleg van verleden jaar is dit punt ook al aan de orde geweest. Er is een onderscheid te maken tussen vervoer van personen voor operationele doeleinden en vervoer voor niet-operationele doeleinden. De heer Van den Doel sprak gisteren over het laatste: welke eisen moeten gesteld worden als het gaat om vluchten met passagiersvervoer voor niet-operationele doeleinden? Sinds de ramp met de Hercules is er bij de Koninklijke luchtmacht uitgebreid nagegaan op welke wijze op de kortst mogelijke termijn maatregelen genomen kunnen worden om het vervoer van

Gmelich Meijling

passagiers veiliger te maken door middel van extra voorzieningen. Maatregelen die direct konden worden genomen, zijn uitgevoerd, zoals het aanschaffen en installeren van zogeheten smokehoods en het aanschaffen en meevoeren van gereedschappen om reddingsoperaties te kunnen uitvoeren, ook van binnen het vliegtuig.

Thans wordt nog onderzocht op welke wijze het zuurstofsysteem minder kwetsbaar gemaakt kan worden. Mede naar aanleiding van het rapport van de Raad van advies voor luchtvaartongevallen is enkele maanden geleden, samen met de RLD, een nadere evaluatie gestart op grond van de vraag in hoeverre de C-130 kan worden aangepast om zo dicht mogelijk in de buurt van de veiligheidseisen te komen naar aanleiding van het gestelde in de civiele luchtwaardigheidsregelgeving.

Dat alles leidt bij mij tot de conclusie dat tot het moment dat het zuurstofsysteem minder kwetsbaar kan worden gemaakt en andere voorzieningen zijn getroffen wat de Hercules betreft, er geen niet-operationele vluchten met passagiers gemaakt worden. Die vluchten zullen pas worden uitgevoerd nadat de Rijksluchtvaartdienst de Koninklijke luchtmacht positief heeft geadviseerd.

De heer Rehwinkel heeft geïnformeerd naar mijn rol op de bewuste avond van 15 juli. De minister is daar al op ingegaan, maar ik benadruk dat, toen ik omstreeks 21.00 uur op de vliegbasis aankwam, er reeds drie uren waren verstreken nadat het vliegtuig was neergestort. De fase van brandbestrijding en hulpverlening was allang voorbij, de gewonden waren reeds naar diverse ziekenhuizen en brandwondencentra overgebracht en er was een mortuarium ingericht. Ik heb toen nimmer, ook later niet, tegen wie dan ook gezegd dat zij zich niet naar het beleidscentrum zouden moeten begeven. Ik zou ook niet weten wanneer ik dat zou hebben moeten doen, want er was ook helemaal geen aanleiding meer toe.

Vanaf het moment dat ik op de basis aankwam en werd geïnformeerd over de stand van zaken, heb ik mij geconcentreerd op een optimale opvang van de nabestaanden. Hen goed opvangen, was voor mij op dat moment de hoofdzaak. Wij hebben geprobeerd om dat zo goed mogelijk te doen en om de

mensen zo snel mogelijk te informeren. Inmiddels was ook de minister-president aangekomen. Na het informeren van hem, hebben wij samen gekeken wat ons te doen stond.

Er werd op een gegeven moment gemeld dat de loco-burgemeester van Eindhoven een persconferentie had gepland op een van de gemeentelijke locaties in Eindhoven. Ik heb toen telefonisch contact met de loco-burgemeester opgenomen en hem daarin voorgesteld, vanwege de praktische omstandigheid dat de pers en masse op de basis aanwezig was – de televisie was op de gemeentelijke locatie – een gemeenschappelijke persconferentie op de basis te beleggen. Ik zeg heel nadrukkelijk dat op geen enkel moment in dat telefonisch overleg de loco-burgemeester mij heeft laten blijken dat hij het daar niet mee eens zou zijn. Het is overigens misschien een detail, maar ik wist op dat moment niet, ook omdat de ramp reeds bestreden was, dat er nog een gemeentelijk rampenplan in werking gesteld was. Als ik dat had geweten, had ik mij misschien afgevraagd of dat niet ergens anders moest gebeuren. Ik ben namelijk vrij bekend met dat fenomeen.

Er is dus geen sprake geweest van het onder druk zetten van de loco-burgemeester of het negeren van rampenplannen of wat dan ook. De loco-burgemeester is bij de persconferentie geweest en hij is daarna geruime tijd aanwezig geweest bij de opvang van de nabestaanden. Daarna is hij vertrokken. Er zijn geen onaangename incidenten geweest en er zijn geen woorden gevallen. Ook heeft niemand de opdracht gekregen om iets te doen of te laten.

De heer Rehwinkel (PvdA): Voorzitter! Ik meen dat dit een verstandiger manier is om met elkaar in gesprek te zijn dan door middel van de nogal voorbarige mededeling zojuist van de minister van Defensie.

De staatssecretaris zegt het een en ander over zijn eigen optreden. Ik heb gezegd dat wij gesprekken hebben gevoerd met deze en gene. In een van de gesprekken werd gemeld dat de staatssecretaris de commandant van de luchtmachtbasis zou hebben bevestigd in zijn keuze om niet naar het beleidsteam te gaan. Is dat inderdaad het geval? Ik ben van mening dat het relevant is

om dit te weten, omdat juist zijn afwezigheid wordt gezien als een oorzaak van het niet goed functioneren van het beleidsteam.

Staatssecretaris Gmelich Meijling: Het antwoord is: neen. Ik wist niet dat er een beleidsteam was, want ik wist niet dat er een rampenplan in werking was gesteld. Waarschijnlijk is het verzoek gekomen in de drie uren voordat ik aanwezig was. Ik heb er ook nooit met hem over gesproken.

De heer Rehwinkel (PvdA): Was u op de hoogte van het feit dat de bevelvoering bij de burgemeester, in dit geval de loco-burgemeester, berustte? Was u in die zin daarop geprepareerd?

Staatssecretaris Gmelich Meijling: Ja. Toen ik daar kwam, was onze eerste zorg het opvangen van de nabestaanden en het proberen om te informeren wat er precies gebeurd was. De ramp en de bestrijding van de ramp waren afgesloten. Dat was gebeurd. Op welke wijze dat was gebeurd, daar heb ik mij op dat moment niet over gebogen. Ik heb samen met de directeur personeel van de Koninklijke luchtmacht en met de plaatsvervangend bevelhebber ervoor gezorgd dat wij zo snel mogelijk een taak uitvoerden waarvan wij vonden dat wij die op ons moesten nemen als verantwoordelijken voor ons personeel en dus ook voor de nabestaanden van het personeel. Ik heb mij op dat moment dus niet gebogen over die vraag.

De heer Rehwinkel (PvdA): In het rapport dat de gemeente Eindhoven heeft doen verschijnen, is de opmerking terug te vinden – waarschijnlijk met alle waardering voor de goede rol die hoogwaardigheidsbekleders kunnen spelen – dat de invloed die hoogwaardigheidsbekleders die ter plekke arriveren, hebben op beoogde gezagsverhoudingen die bestaan hebben, op dit moment onvoldoende is gereguleerd. Kan de staatssecretaris iets zeggen over zijn rol die hij zag in relatie tot de beoogde gezagsverhouding? Het zou goed zijn als de minister van Binnenlandse Zaken daar straks nog iets over zegt. Kan de staatssecretaris aangeven welke rol hij voor zichzelf zag weggelegd, juist in relatie tot bestaande gezagsverhoudingen?

Gmelich Meijling

Staatssecretaris **Gmelich Meijling**: Ik zag geen enkele rol voor mij weggelegd bij het bestrijden van welke ramp dan ook. Ik weet dat omdat ik zestien jaar lang burgemeester ben geweest. Ik weet dus wat je positie is. Wel zag ik een duidelijke rol voor mij weggelegd bij de opvang van de mensen die in een omstandigheid leefden waarin grote onzekerheid bestond. Ik kan de Kamer zeggen dat wij daar heel hard aan getrokken hebben. Het is ook een emotioneel moeilijk moment geweest.

De heer **Rehwinkel** (PvdA): Ik kan melden dat ook aan onze kant waardering bestaat voor de rol die de staatssecretaris daarbij heeft gespeeld.

De heer **Hoekema** (D66): Ik heb gisteren in eerste termijn uitdrukkelijk waardering uitgesproken voor de rol van de staatssecretaris. Daarover mag geen misverstand bestaan. Wel stel ik hem nog twee vragen, gehoord de discussie.

Had hij met zijn langdurige burgemeesterservaring in een stad met een belangrijk krijgsmachtdeel althans niet het vermoeden kunnen hebben dat er een rampenplan bestond waarin de gemeente een belangrijke rol had kunnen spelen, dan wel daarnaar navraag kunnen doen, bijvoorbeeld op weg naar Eindhoven?

Gegeven de antwoorden op de schriftelijke vragen en gegeven het oordeel over het optreden van de loco-burgemeester, vraag ik de staatssecretaris hoe hij het feit beoordeelt dat een aantal signalen uit de gemeente om de coördinatie aan de gemeentelijke kant te krijgen, niet of niet voldoende zijn beantwoord door zowel de bevelvoerder van de basis als de bevelhebber van de luchtstrijdkrachten?

Staatssecretaris **Gmelich Meijling**: Door de bevelhebber van de luchtstrijdkrachten? Dat weet ik niet.

Ik zal eerst ingaan op de eerste vraag. Natuurlijk weet ik vanuit mijn eigen ervaring dat wanneer er een rampenplan in werking wordt gesteld, er een aantal verantwoordelijkheden ontstaan. Toen ik daar kwam, had ik bij mijzelf helemaal niet de indruk dat er nog steeds een rampenplan in werking was. Ik wist überhaupt niet dat het afgekondigd was. Niemand heeft mij dat verteld.

Ik wist ook niet dat het op dat moment nog steeds actueel was. Hoewel het een discussie is die hier niet gevoerd hoeft te worden, kan ik zeggen dat ik het rampenplan niet in werking had gesteld als ik daar had gezeten. Ik vond namelijk dat het niet een ramp was op grond waarvan je een rampenplan in werking moest stellen. De ramp gebeurde op een vliegveld. Er was geen gevaar voor de omgeving, geen gevaar voor de stad. Dat is iets anders dan het bestrijden van een ongeval met zeer rampzalige afloop. Ik heb dus op dat moment nooit overwogen of er wel een rampenplan was afgekondigd. Ik was ook met heel andere dingen bezig.

De heer **Hoekema** (D66): Werd dit fijnzinnige onderscheid dat u maakt tussen een ramp volgens een rampenplan en een gebeurtenis met rampzalige gevolgen, ook door de gemeentelijke autoriteiten gemaakt?

Staatssecretaris **Gmelich Meijling**: Kennelijk niet, want zij hebben het rampenplan afgekondigd. Hierover zijn bij de totstandkoming van de Rampenwet heel lange discussies gevoerd, die ik u ter lezing aanbeveel.

De heer **Hoekema** (D66): U geeft geen antwoord op mijn vraag naar uw oordeel over het optreden van de diverse luchtmachtautoriteiten voordat u om 21.00 uur op de plaats van het onheil arriveerde. Toen is een aantal keren negatief gereageerd op pogingen van de gemeente, die in retrospectief misschien niet voldoende effectief waren, om de coördinatie naar de gemeente te halen.

Staatssecretaris **Gmelich Meijling**: Als de gemeente de luchtmachtautoriteiten expliciet had gemeld dat er een rampenplan in werking was gesteld en dat er een beleidscentrum was ingericht, hadden de luchtmachtautoriteiten moeten reageren zoals in de afspraken met de gemeente Eindhoven is vastgelegd.

De **voorzitter**: Hebt u nog lang nodig?

Staatssecretaris **Gmelich Meijling**: Ik wil nog iets over de nazorg zeggen. Enkele leden hebben gevraagd hoe deze verloopt. Er is

gesproken over nazorg op maat. De heer Hoekema en de heer Hillen hebben voor een ruimhartige opstelling gepleit.

Ik hoop dat de Kamer heeft geconstateerd dat wij vanaf het moment dat wij met de ramp geconfronteerd werden, prioriteit hebben gegeven aan de opvang en de nazorg. De minister en ik, alsmede de bevelhebber van de landmacht en andere defensiefunctionarissen hebben zo snel na de ramp als mogelijk was, een aantal van de overlevenden bezocht om uiting te geven aan ons medeleven en onze persoonlijke belangstelling.

Ik kan meedelen dat er op dit moment zes gewonden in behandeling zijn bij een militair revalidatiecentrum in Doorn. Eén gewonde is in behandeling bij een particulier revalidatiecentrum in Hoensbroek. Uiteraard zullen wij ons uiterste best doen om hun, als het even kan, weer een plek binnen onze defensieorganisatie te geven. Dit hangt van hun mogelijkheden af.

Behalve de overlevenden bieden wij, indien er prijs op wordt gesteld, de nabestaanden nog steeds persoonlijke begeleiding aan degenen die een zeer zwaar en onherstelbaar verlies hebben geleden en dit nog steeds moeten verwerken. Met overtuiging zeg ik dat Defensie er alles aan gedaan heeft en zal blijven doen om hen te ondersteunen en bij te staan in dit proces. Dit is begonnen op 15 juli en loopt nog steeds door.

Ik hoop oprecht dat wij kunnen helpen waar hierom gevraagd wordt. Ik heb erop toegezien dat de inspanning van Defensie niet zou verminderen nadat de eerste aandacht voor de ramp voorbij zou zijn. Persoonlijke begeleiding door militaire of civiele maatschappelijke hulpverleners dan wel door geestelijke verzorgers staat op onze agenda en wordt verstrekt wanneer het nodig is.

In verband met de tijd laat ik het in eerste instantie hierbij.

□

Minister **Dijkstal**: Voorzitter! Ik verzoek de Kamer er rekening mee te houden dat ik het antwoord op een aantal gestelde vragen probeer te geven in het iets bredere kader van de rampenbestrijding zoals wij die in Nederland hebben georganiseerd en waarover wij nadere afspraken



De heer Dijkstal, minister van Binnenlandse Zaken

hebben lopen. Er is niet lang geleden in de Kamer een wijziging van de Rampenwet aan de orde geweest. Deze ging vooral over het uitbreiden van de reikwijdte van de Rampenwet naar zware ongevallen. Er zijn in dat kader toezeggingen aan de Kamer gedaan. Sommige van de maatregelen die wij nemen, passen in het bredere kader van die maatregelen die in een eerder overleg met de Kamer zijn afgesproken.

Datzelfde geldt, als ik het iets mag toespitsen, voor het project versterking brandweer. Daar is uitvoerig over gerapporteerd aan de Kamer en er is ook overleg over gevoerd. Het geldt voorts voor het project geneeskundige hulpverlening bij rampen. In de derde plaats noem ik in dit verband – ik zeg dit in het bijzonder, omdat het cruciaal is gebleken bij deze ramp en ook in de reactie van de Kamer erop – de reactie op het rapport van de commissie-Hermans, dat met name ging over oefenen in de brede context. Dat zal het namelijk zo meteen duidelijker voor u maken, dat wij in breder kader proberen de hele rampenbestrijding in Nederland, om het in één kernwoord te zeggen, verder te professionaliseren. Als je dat woord uitsprekt, zijn er vele elementen die daaronder vallen, aangevende wat je onder die professionalisering zou moeten verstaan.

In de eerste plaats zou ik dan iets willen zeggen, in het verlengde van wat ik zo-even zei, over het oefenen. In een brief die ik vorig jaar aan de Kamer heb gestuurd, wordt melding gemaakt van een aantal punten die bij dat oefenen van groot belang zijn en die wil ik even kort hier herhalen. Dat is in de eerste plaats het systeem van plannen en rapportages over de voorbereiding op rampenbestrijding. Dat betreft in de tweede plaats het kwaliteitssysteem voor het oefenen. In de derde plaats betreft dat, een aanbeveling van de commissie-Hermans, de regionale interdisciplinaire commissie preparatie rampenbestrijding. Het betreft in de vierde plaats het bevorderen van de doelmatigheid van het oefenen zelf. In de vijfde plaats betreft het kwaliteitseisen en opleidingen voor oefenleiders, en in de zesde plaats opleidingen rampenbestrijding. Er is een werkgroep herijking opleidingen rampenbestrijding; deze werkt aan, wat ik nu maar even gemakshalve noem, de opleidingscriteria voor sleutelfunctionarissen – dat zijn ook bestuurders – als het gaat om de rampenbestrijding. Dat wordt de basis van het opleidingsprogramma en de oefendoelen.

Ik wil hier wel in algemene zin herhalen wat ik, naar ik meen, bij de Rampenwet ook gezegd heb, namelijk dat ik mij permanent zorgen maak over de oefenbereidheid van

alle betrokkenen. Vaak minder op het operationele vlak – dat sluit ook aan op wat zonet door mijn collega en staatssecretaris is gezegd – maar wel op het vlak van bijvoorbeeld bestuurders. Dat geldt ook voor bijvoorbeeld ministers en staatssecretarissen. Ik heb met heel veel energie geprobeerd om ook eens een oefening op het niveau van het kabinet te krijgen, niet alleen omdat het nuttig is dat ministers en staatssecretarissen oefenen, maar als je vraagt aan anderen, andere bestuurders en andere mensen in de diverse diensten, om te oefenen, moet je natuurlijk zelf ook laten zien dat je het van belang vindt. Ik was zeer verheugd dat dit uiteindelijk eens gelukt is en u weet daarvan, want ik heb de Kamer daar nader over gerapporteerd. Ik wil daar alleen maar mee tot uitdrukking brengen dat ik een permanente zorg heb over het besef dat er telkens weer opnieuw geoefend moet worden. Ik hoop aldus, met die aanbeveling van de commissie-Hermans en alles wat ik u zonet noemde, te kijken of wij op dat punt een slag verder kunnen komen.

Er zijn nog wat specifieke vragen gesteld over het oefenen op Eindhoven in algemene zin, zowel vóór als ná het ongeval. De oefeningen voor 1998 zijn nog niet allemaal ingepland door de gemeentes, zodat ik op de vraag daaromtrent nu verder niet een definitief antwoord kan geven. Vóór 15 juli 1996 is er wel degelijk geoefend. Er zijn oefeningen geweest voor burgemeesters en locoburgemeesters in het gebied van Eindhoven, algemene oefeningen voor de staven en samenwerkingsoefeningen voor militaire en civiele brandweer op operationeel gebied, zowel in vliegtuigen als in gebouwen. En er is een structurele aandacht vanaf 1995 voor vliegtuigbrandbestrijding, hetgeen gebeurd is met medewerking van militaire instructeurs.

De heer Verkerk vroeg hoe het is gesteld met het oefenen ná 15 juli 1996. Wat dat betreft zijn in ieder geval, in overleg met de vliegbasis Eindhoven, de volgende oefeningen gehouden. In november 1996 twee oefeningen commando ramptrain; er is een test geweest van de alarmeringsprocedure vanaf de vliegbasis naar de civiele brandweer, en de alarmeringsprocedures zijn getest, zowel binnen de vliegbasis

Dijkstal

als binnen de gemeente, in het najaar van 1996 en in het voorjaar van 1997. Die procedures zijn ook nog eens beproefd tijdens enkele daadwerkelijke meldingen. Dat zijn dan de zogenaamde verwachte luchtvaartongevallen. Ten slotte is er – daar is al aan gerefereerd – op 15 mei nog een papieren stafoefening gehouden op scenario-3-niveau.

De vraag is gesteld: waarom niet jaarlijks oefenen in plaats van tweejaarlijks? Het is van belang dat de algemene vaardigheden op het gebied van rampenbestrijding frequent worden geoefend, minimaal één keer per jaar. De daarop afgestemde rampbestrijdingsplannen behoeven dan minder frequent geoefend te worden, daarbij kan met één keer per twee jaar worden volstaan. Ik vraag er wel aandacht voor dat de veelheid aan rampbestrijdingsplannen in een gemeente een heel intensief oefenprogramma kan opleveren dat soms niet helemaal meer te behappen is, maar dat kan per gemeente verschillen.

De heer **Verkerk** (AOV): Het is natuurlijk heel plezierig dat u een overzicht geeft van wat er vóór en ná juli 1996 gebeurd is, maar er is toch nog een vraag die nog niet helemaal beantwoord is, ook niet door uw collega's van Defensie, namelijk in hoeverre men militair en burgerlijk voorbereid is en ook echt oefent op toestellen die nu op vliegveld Eindhoven landen. En is er eigenlijk wel voldoende ruimte en tijd op dit vliegveld om te oefenen? De staatssecretaris zei het al, het wemelt daar van starts en landingen en van passagiers en vliegtuigen.

Minister **Dijkstal**: Voorzitter! Ik heb de indruk dat met name staatssecretaris Gmelich Meijling daarop ingegaan is. Als er nog een nadere toespitsing nodig mocht zijn, ben ik niet in staat die te geven. Daarbij zou het namelijk om specifieke toestellen en om de drukte op het vliegveld gaan. Ik kan op zulke vragen niet antwoorden, maar ik meen dat de heer Gmelich Meijling in ieder geval een groot deel van die vragen heeft beantwoord.

De heer **Rehwinkel** (PvdA): Voorzitter! Voordat wij tot conclusies komen over oefenpraktijken in het algemeen, ook in de toekomst, zou ik nog een vraag willen stellen over de oefenpraktijk in Eindhoven. Gisteren

is al even aan de orde geweest dat er wel een oefening volgens scenario 3 in Eindhoven is gehouden, maar dat de gemeente daarvan pas in laatste instantie in kennis was gesteld. Wellicht kan de minister nog even op de rol van de gemeente in dat verband ingaan. En ik heb gisteren ook gememoreerd dat ons in gesprekken is gebleken dat er eerder al twee incidenten zijn geweest, een incident met een Fokker 27 met acht inzittenden, waarbij scenario 2 in werking had moeten worden gesteld, en een incident met een Hercules met twaalf inzittenden, waarbij scenario 3 in werking had moeten worden gesteld. Zou de minister ook op die incidenten willen ingaan, in relatie tot de oefenpraktijken uit het verleden?

Minister **Dijkstal**: Voorzitter! Deze vragen zijn zeer terecht, maar ik kan ze nu niet exact genoeg beantwoorden, dus uit een oogpunt van zorgvuldigheid zal ik dat in tweede termijn doen.

Voorzitter! Er zijn terecht vragen gesteld over de loco-burgemeester, in de eerste plaats over zijn optreden. Daar treed ik nu niet in, omdat daarover op basis van de rapportage in de gemeenteraad van Eindhoven geoordeeld is. Het past mij niet daar als het ware dwars doorheen opmerkingen over te maken. Verder is de positie van loco-burgemeesters bij de rampenbestrijding in het algemeen van belang.

De heer **Van den Doel** (VVD): Voorzitter! Ik zou de minister er toch nog een vraag over willen stellen, want de gemeente Eindhoven heeft na de ramp een eigen evaluatie verricht, onder voorzitterschap van de commandant van de regionale brandweer. Vindt de minister het normaal dat een gemeente die onderwerp van zo'n onderzoek is, een gemeente waarvan functionarissen en organisaties een rol in het geheel hebben gespeeld, eigenlijk zichzelf evalueert?

Minister **Dijkstal**: Ik kan dat niet helemaal beoordelen, ik weet wel dat de gemeente daartoe bevoegd is. Ik kom er straks nog wel op terug, daarom wil ik er nu verder niet in treden. Interessanter vind ik de positie van de loco-burgemeester bij rampenbestrijding meer in het algemeen, zowel in termen van

vervanging als in termen van oefening. Die is ook voor mij nog wel een punt van zorg. Het project versterking brandweer betreft ook de bereikbaarheid van de burgemeester en zijn vervanger bij een ramp of groot ongeval. Maar het is natuurlijk de vraag hoe verstandig of hoe realistisch het is om in elke situatie de burgemeester door de loco-burgemeester te laten vervangen. Nu kun je natuurlijk zo een andere oplossing verzinnen, bijvoorbeeld dat bij afwezigheid van de burgemeester een andere burgemeester uit hetzelfde gebied in zijn plaats treedt. Daar zitten voordelen aan, namelijk dat door de bank genomen burgemeesters zelf beter zijn toegesnedden op de rampenbestrijding, maar er zitten ook nadelen aan. Ik ben daar nog niet helemaal uit, maar ik vind het wel een punt van aandacht in de gedachtevorming over de wijze waarop de verdeling van de verantwoordelijkheid moet worden geregeld. Ik wil dat nog eens nader overwegen.

Dat brengt mij vanzelf op vragen van de heren Van den Doel en Hillen over de bevoegdheden van de minister van Binnenlandse Zaken om gemeenten ertoe te bewegen plannen te maken en die ook uit te voeren. De wet zelf geeft de minister van Binnenlandse Zaken geen bevoegdheden op grond waarvan hij de gemeenten aanwijzingen kan geven om plannen te maken, deze te actualiseren en te oefenen. Ik sluit hier voor de volledigheid uit "met het oog op voorbereiding in buitengewone omstandigheden", omdat dergelijke buitengewone omstandigheden een eigen regime kennen. De wet biedt gedeputeerde staten wel de mogelijkheid om het gemeentebestuur uit te nodigen, een gemaakt rampenplan te wijzigen, indien het plan naar hun oordeel niet voldoet. De commissaris van de koningin kan de burgemeester verplichten een vastgesteld rampbestrijdingsplan te wijzigen en hij kan burgemeesters van aan elkaar grenzende gemeenten, die kunnen worden getroffen door een- en dezelfde ramp of een zwaar ongeval waarvan plaats, aard en gevolgen voorzienbaar zijn, de verplichting opleggen om voor hun eigen gemeente een rampbestrijdingsplan vast te stellen.

Tot nu toe geven de provinciebesturen terughoudend invulling aan

Dijkstal

deze bevoegdheden die ik u zojuist heb beschreven. De vraag is natuurlijk of dat bevredigend is of dat daaraan iets moet worden gedaan. Ik stel voorop dat je ook hier weer vanzelfsprekend begint met overleg. Als Binnenlandse Zaken de indruk heeft dat het op een bepaald terrein of in een bepaald deel van Nederland onvoldoende is, kan natuurlijk altijd overleg worden geopend, eerst met de commissarissen van de koningin en zij op hun beurt weer met de gemeenten. Dat gebeurt natuurlijk ook. Maar daarmee is de vraag nog niet voldoende beantwoord of een nadere aanscherping van die bevoegdheden toch niet geboden kan zijn. Met name op het punt van oefenen – zoals ik de Kamer al eerder heb meegedeeld – overweeg ik toch de wet aan te scherpen om iets weg te nemen van de vrijblijvend. Ik doe hiermee wellicht een beetje onrecht aan de bestuurders, maar men zal begrijpen wat ik bedoel. Ik bedoel, dat het onvoldoende geregeld is in het geval dat het niet voldoende gebeurt. De vraag is dan of toch niet een zekere centrale sturing noodzakelijk is. Ik spreek het woord vanzelfsprekend met de grootste aarzelingen uit na afgelopen maandag, maar dit is dus weer zo'n voorbeeld.

De heer **Rehwinkel** (PvdA): Voorzitter! Ik meen juist dat er alle redenen zijn voor centrale sturing. Het is toch bijna van de gekke dat de Wet rampen en zware ongevallen al jaren een bepaling kent, dat een rampbestrijdingsplan moet worden vastgesteld wanneer de omstandigheden min of meer voorzienbaar zijn. Wij moeten ook op basis van het Nibra-rapport toch constateren dat dit op vele locaties niet het geval is. Wij zijn ook eerder door de commissie-Hermans op de hoogte gesteld van die situatie. "Een zekere centrale sturing" lijkt mij een minder goed gekozen term en ik zou dan ook graag wat concreter van de minister willen weten wat die centrale sturing zal inhouden. De minister heeft gezegd dat wij ervoor moeten uitkijken dat we niet te veel gaan oefenen, maar daar hoeven we op dit moment toch niet echt bang voor te zijn. Ik zou toch iets preciezer van de minister willen weten welke mate van oefening hij wil. Mij lijken tweejaarlijkse interdisciplinaire oefeningen te weinig. Ik zou

bovendien graag iets meer willen weten over de termijn van een jaar, waarover ook meerdere woordvoerders hebben gesproken, waarin de gemeenten de zaken op orde kunnen brengen. Ook dat lijkt mij eerlijk gezegd aan de ruime kant.

Minister **Dijkstal**: U haalt nu een paar dingen door elkaar. Ik heb zojuist uiteengezet dat er meer geoefend moet worden. Ik heb daarbij het rapport van de commissie-Hermans genoemd. Daar hoort de vraag bij of daarvoor niet nog een nadere voorziening in de wet moet worden opgenomen. Ik praat bewust over een zekere centrale sturing, want zodra je praat over een veel sterkere centrale sturing, komt de heel andere vraag aan de orde, namelijk of je de gehele inrichting van onze rampenbestrijding, die van onderop is opgebouwd, wilt verlaten. Dat punt is nadrukkelijk aan de orde geweest in de verslaglegging over de wateroverlastproblematiek. Men zal zich de discussie daarover herinneren: wanneer gaat de commissaris van de koningin over de bevoegdheid van de burgemeester heen en wanneer gaat de minister daar weer overheen? Daar speelt precies die discussie. Ik blijf zeer nadrukkelijk spreken van een zekere centrale sturing binnen het raamwerk waarvoor wij bewust bij de rampenbestrijding hebben gekozen. De heer Rehwinkel stelt vervolgens terecht de vraag: waaruit bestaat precies die centrale sturing? Bij de verdere uitwerking van alle aanbevelingen waarover ik gesproken heb, kom ik hierop terug.

Voorzitter! De heer Verkerk heeft een vraag gesteld over de sterkte van de civiele en de militaire brandweer. Ik meen dat het meeste hierover al is gezegd, maar voeg daaraan nog het volgende toe. De sterkte van de militaire brandweer na 19.00 uur bestaat uit de basiswacht, tevens vliegwachter. Die basiswacht bestaat uit vijf personen en een centralist. Afhankelijk van de lengte en breedte van de te verwachten vliegtuigen wordt de basiswacht uitgebreid met twee tot vijf personen. Voor de Hercules C-130 is die uitbreiding twee personen. Dan zijn er dus in totaal acht personen, waaronder de centralist. De sterkte van de civiele brandweer is 24 uur per dag dezelfde.

In datzelfde verband is gevraagd wat de invloed zou zijn van elf brandweerlieden in plaats van acht brandweerlieden bij een ongeval. Hierop zeg ik dat het gebrek aan menskracht hier niet de oorzaak was van het trage verloop van de reddingsactiviteiten.

Voorzitter! Ik kom vervolgens te spreken over het onderzoek naar de voorbereiding op vliegtuigongevallen op luchtvaartterreinen. Het eerste deel van het onderzoek naar de Herculesramp gaf aanleiding om meer in algemene zin snel na te gaan wat de stand van zaken is met betrekking tot de voorbereiding op andere luchthaventerreinen. Dat is ook in het overleg gebleken. Het rapport dat wij hebben laten maken, bevat een quickscan, een globaal overzicht met betrekking tot de voorbereiding op vliegtuigongevallen. Daarbij is gekeken naar drie aspecten: wet- en regelgeving, planvorming en organisatie en opleiding en oefening. De resultaten zijn in vier clusters ondergebracht, te weten: nationale luchthaven Schiphol, regionale luchtvaartterreinen, militaire luchtvaartterreinen en de kleine luchtvaartterreinen.

Zover uit de quickscan, het globale onderzoek, is gebleken, is op de nationale luchthaven de voorbereiding op rampen voldoende geregeld, zij het dat verbeteringen denkbaar zijn, met name op het terrein van afstemming en het oefenen van bestuurlijke en operationele processen. Bij de regionale en militaire luchthavens bleek dat de voorbereiding voldoet aan de minimale eisen van zowel de nationale als de internationale wetgeving, maar ik leg hierbij wel de nadruk op "minimale". Men kan zich dus bestuurlijk gezien de vraag stellen of de eisen hier ook toereikend waren. Die eisen hebben vooral betrekking op de brandbestrijding. De redding van passagiers en de hulpverlening is op die terreinen veel minder expliciet geregeld. De bestuurlijke en operationele voorbereiding van de gemeentelijke en regionale organisatie is ook veel minder expliciet geregeld. Bestuurlijk vastgestelde rampbestrijdingsplannen ontbreken vaak. Daarover hebben wij al eerder gesproken. Van een gestructureerde en gezamenlijke oefening is volgens het rapport vaak ook geen sprake. Er bestaan ook nog vaak misverstanden over aard, schaal en de gevraagde snelheid van

Dijkstal

de hulpverlening. De conclusie voor deze twee typen luchthavens is dan ook dat de samenwerking tussen organisaties op en buiten het luchtvaartterrein verbeterd dient te worden en dat de opgestelde plannen beter dienen te worden geoeft. Op de kleine luchthaventerreinen voldoen de plannen aan de minimale eisen. De voorbereiding door de gemeentelijke organisaties is minimaal en dat is gezien de kleinschaligheid van de te verwachten incidenten te rechtvaardigen.

Waarom geeft het voorgaande aanleiding? Het geeft aanleiding tot het doen van nadere stappen op een viertal terreinen. Die betreffen in de eerste plaats de taskforce van deskundigen, departement en veld. Die probeert handreikingen te geven en eenduidige criteria op te stellen, zowel voor de brandbestrijding als voor de medische hulpverlening. In de tweede plaats betreffen de nadere stappen de lokale samenwerkingsafspraken. Binnen een jaar moeten tussen de betrokken organisaties afspraken zijn gemaakt met betrekking tot de voorbereiding op ongevallen. De commissarissen van de koningin dienen daarbij de voortgang te bewaken en aan de minister te rapporteren. Ik zei: binnen een jaar. Daarbij moet men het volgende in aanmerking nemen. Het eindproduct na een jaar is in dit geval niet een papierplan. Het moet zijn een bruikbaar plan dat in de praktijk door oefening heeft bewezen te werken. Om het plan uit te proberen, om de opleiding te verzorgen en alles door te praten is de periode van een jaar nodig. In die testperiode, maar eventueel ook in een later stadium, passen papieren stafoefeningen zoals in Eindhoven. Alle betrokken gemeentes zijn overigens, samen met de brandweer, aan de slag gegaan om die plannen te verbeteren en te actualiseren. Juist vanwege dit onderwerp ben ik gevoelig voor een zekere druk vanuit de Kamer om een en ander sneller te laten verlopen. Ik zal dat zeker proberen, maar ik hoop dat de Kamer heeft begrepen wat men in dit jaar beoogt te gaan doen.

Voor de landelijke criteria voor de voorbereiding op rampen wordt een toetsingssysteem ontwikkeld, met zelftoetsing, collegiale toetsing en inspectie. Ik verwijs in dit verband naar de commissie-Hermans.

De heer **Hoekema** (D66): Ik mag

aannemen dat dat jaar waarover u net sprak, een maximum is, zodat een en ander op korte termijn kan worden gerealiseerd. U sprak over militaire vliegvelden, waarvan het manco is dat een aantal voorschriften niet goed zijn, met name op het punt van redding en geneeskundige verzorging. Bent u in uw rol van coördinerend bewindsman voornemens erop toe te zien dat de militaire voorschriften en het samenspel tussen militaire en civiele organisatie ten spoedigste worden verbeterd?

Minister Dijkstal: U gebruikt woorden als "coördinerend" en "erop toe te zien". Ik zie niet toe, maar ik ga wel in goed overleg met de collega's na hoe wat u vraagt zou moeten gebeuren. Ik kan op dit moment niet ingaan op de vraag hoe het ermee staat. Eventueel kan dat in tweede termijn gebeuren. Als dat nodig is, moeten we daar op een zo goed mogelijke manier uit zien te komen.

Het vierde punt is de verplichting tot het doen van oefeningen, waarover ik al voldoende heb gezegd.

De heer Zijlstra vroeg naar de mening van de Rijksluchtvaartdienst over de voorbereiding op de vliegvelden. Voorzitter! De Rijksluchtvaartdienst is formeel belast met het toezicht op de naleving van onder andere de brandweerregeling burgerluchtvaartterreinen. Voor de militaire vliegvelden gelden het luchtverkeersvoorschrift en uitgewerkte brandweervoorschriften, vergelijkbaar met die van de burgerluchtvaart. Overigens heeft de Rijksluchtvaartdienst ook voor dit onderzoek van het Nibra zelf materiaal aangedragen. De conclusie daarvan is dat de nationale, de regionale en de militaire luchthaventerreinen ten minste voldoen aan de minimale internationale voorschriften.

Vanuit de Kamer is de zeer begrijpelijke vraag gekomen over publicaties in De Telegraaf over dit rapport. Het bureau voor beleidsontwikkeling en het Nibra hebben de opdracht gekregen om in een quickscan feitelijke gegevens te verzamelen over de organisatorische kwaliteit van de voorbereiding op vliegtuigongevallen op de Nederlandse luchtvaartterreinen, en daaruit conclusies te trekken omtrent de stand van zaken in algemene zin. Niet meer en ook niet minder.

Voorzover uit deze quickscan aanbevelingen konden worden geconcludeerd, zijn die vermeld in mijn brief aan de Kamer van 2 juni. De feiten en bevindingen in het rapport zijn verzameld door middel van interviews, geraadpleegde documentatie met of van de betrokken 25 gemeentes en luchthavens, alsmede de betrokken departementen: Verkeer en Waterstaat, Defensie, Binnenlandse Zaken en VWS. Interviewrapportages zijn schriftelijk geverifieerd bij betrokken gemeentes en luchthavens. De conceptrapportages van de onderzoekers zijn met de betrokken departementen geverifieerd op de feitelijke juistheid. Het eindrapport bevat alle conclusies die kunnen worden gebaseerd op de beschreven feiten en bevindingen. Ook conclusies waarvan het artikel in De Telegraaf aangeeft dat ze er niet meer in staan – ik geef als voorbeelden de conclusie dat de geneeskundige aspecten beter moeten worden geregeld, en die met betrekking tot grote vliegtuigen – staan in het rapport. Het conceptrapport bevatte behalve conclusies toch ook aanbevelingen. Een aantal daarvan konden volgens ons niet of niet voldoende worden gebaseerd op de analyse van de feiten en de conclusies. Die zijn dus in de eindrapportage weggelaten. De overige aanbevelingen zijn verwerkt in de conclusies. De beleidsaanbevelingen van het rapport zijn door de betrokken departementen opgesteld en staan dus in de brief van 2 juni. Overigens is nadien in dezelfde krant nog een nader artikel verschenen, dat een iets ander beeld geeft van dit rapport.

Voorzitter! Dan maak ik tot slot nog een aantal opmerkingen in meer algemene zin. Terecht is door verschillende woordvoerders en ook buiten deze Kamer de vraag gesteld welke lessen wij hieruit kunnen trekken. Naar aanleiding van de verschillende rapporten en de gevoerde discussies houdt het kabinet zich bezig met de volgende actiepunten. Ten eerste de opvang van verwanten. In januari jongstleden is een handleiding gereedgekomen voor het ontwikkelen van een procesplan psychosociale hulpverlening. Ten tweede informatievoorziening aan verwanten. Ten derde is er een protocol voor identificatieteam bij rampen opgesteld. Ten vierde is een

Dijkstal

onderzoek ingesteld naar de schadelijke effecten van blusstoffen. Ten vijfde wordt de kwaliteit van de preparatie getoetst, inclusief de medische aspecten. Ten zesde worden er lokale plannen ontwikkeld. Ten zevende is er sprake van ondersteuning van de planvorming. Ten achtste wordt er een taskforce gevormd die de eenduidige criteria moet opstellen. Ten negende is er nog het belangrijke terrein van het oefenen.

De verbetering van de voorbereiding op rampenbestrijding blijft primair een taak van de gemeenten en de regio's. Wat mij betreft is het vooral van belang daar de motivatie, het inzicht en de betrokkenheid van de bestuurders te vergroten. In het najaar zal de Kamer worden gerapporteerd over de voortgang van de voorbereiding op de rampenbestrijding en het plan van aanpak. Dit ligt overigens in het verlengde van al eerder gemaakte afspraken met de Kamer in een breder kader om in het najaar hierover te rapporteren.

Dan rest nog de vraag of een nader onderzoek, al dan niet parlementair, wenselijk is. Ik wil daar een aantal opmerkingen over maken. In de eerste plaats heeft dit kabinet – dat geldt ook voor vorige kabinetten – de goede bestuurlijke praktijk om inspecties die zaken moeten onderzoeken, op afstand van de bewindslieden te laten functioneren. In dit land hebben wij de keuze uit twee mogelijkheden: óf de overheid laat buitenstaanders het werk doen óf zij voorziet zelf in inspectiefuncties. Inspecties staan in ons land gelukkig op afstand van bewindslieden. Om die reden menen wij te kunnen zeggen dat de kwaliteit van de rapporten goed is. Daarmee is niet gezegd dat elke vraag afdoende beantwoord is, maar de kwaliteit van de rapporten is goed. Bij het instellen van zo'n nader onderzoek zal zowel Kamer als kabinet zichzelf vragen moeten stellen. Men kan zich afvragen of zo'n nader onderzoek zal leiden tot opheldering van zaken waarbij er sprake is van onduidelijkheden of tegenstrijdigheden. Is het antwoord daarop "ja", dan moet het onderzoek doorgaan. Heb je die verwachting niet, dan is het de vraag of het verstandig is om zo'n onderzoek in te stellen. Daarnaast speelt natuurlijk een rol dat rekening gehouden moet worden met andere lopende onderzoeken. Er is verwezen

naar justitieel onderzoek. Vervolgens moet het emotionele effect van zo'n onderzoek met name voor de nabestaanden worden onderzocht. Dat is een lastig aspect, want het kan goed uitwerken en het kan slecht uitwerken. Het is niet zo eenvoudig te wegen. In ieder geval vind ik dat degenen die pleiten voor een nader onderzoek, zichzelf voortdurend deze vragen moeten stellen om uiteindelijk tot een conclusie te komen.

Ten slotte wil ik, in het verlengde van de heer Hillen, ingaan op de bevoegdheden. Ik heb al iets gezegd over de bevoegdheden van de minister van Binnenlandse Zaken. Nu gaat het echter om een breder kader, ook geënt op wat de heer Stellingwerf gezegd heeft over de politieke verantwoordelijkheid. Ik verwijs hierbij naar de discussie die is gevoerd bij het debat over de ZBO's. In het algemeen geldt voor het openbaar bestuur dat er een directe ministeriële verantwoordelijkheid gedragen wordt waar een bevoegdheid is. In dit hele complexe terrein is exact aan te geven waar bevoegdheden zijn en waar deze niet zijn. Dan geldt dat waar sprake is van bevoegdheden, er ook sprake is van een volledige directe ministeriële verantwoordelijkheid. Dat geldt voor de bewindslieden van Defensie, van Binnenlandse Zaken en van VWS. Het kan echter zijn dat het onduidelijk is wie er bevoegd is. Of hier een verdere verduidelijking of aanscherping in aangebracht moet worden, is dan ook een punt waarover wij hier in discussie zijn.

Behalve de directe ministeriële verantwoordelijkheid gekoppeld aan bevoegdheid is er natuurlijk altijd een algemene politieke verantwoordelijkheid. Die wordt niet bepaald door wetten, regels en bevoegdheden, maar die wordt hier in de Kamer politiek beoordeeld. Ik heb dat bij de discussie over de ZBO's al aangegeven. De Kamer maakt uiteindelijk een eigen afweging, op grond waarvan zij al dan niet vindt of hier de politieke verantwoordelijkheid in het geding moet worden gebracht. Mij dunkt dat in het ordentelijk verkeer tussen Kamer en regering de Kamer zal moeten aangeven waarop dit gebaseerd is. Dat ligt voor de hand. Dit is echter een verder staatsrechtelijk niet gedefinieerde politieke verantwoordelijkheid.

Ik voeg hier twee bijzondere verantwoordelijkheden aan toe, die

misschien iets minder ministerieel zijn, maar wat mij betreft wel zeer bestuurlijk. Ik acht het een plicht van elke bestuurder, en dus ook van die in het kabinet, staatssecretarissen en ministers, dat het handelen zoveel mogelijk gebonden is aan eisen van behoorlijkheid, zorgvuldigheid, rechtvaardigheid en rechtmatigheid. De "rule of law" is wat mij betreft een essentieel beginsel, ook in het overheidshandelen. Voor mij is dit de basis van wat na de Franse revolutie de weg naar de democratie is geworden. Daar hoort natuurlijk ook de eis van doelmatigheid bij. Die laat ik terzijde, omdat deze eis hier niet relevant is. Ik vind dat wij langs deze wegen moeten handelen en wij mogen daarop ook afgerekend worden. Als de Kamer vindt dat bewindslieden onbehoorlijk, onzorgvuldig of onrechtmatig handelen, is dat natuurlijk een punt dat aan de orde moet worden gesteld.

Op en boven dit alles blijft er, juist bij ongevallen, rampen en andere tragische gebeurtenissen, zoiets bestaan als een morele plicht. Het is niet aan mij om uit te spreken of dit kabinet en met name de meest betrokken bewindslieden die morele plicht naar behoren hebben vervuld. Ik vind wel dat bij elk ordentelijk bestuur de bestuurder deze morele plicht meedraagt in zijn verantwoordelijkheid.

De heer **Rehwinkel** (PvdA): Ik neem aan dat de minister met dit wat abstracte verhaal ook heeft bedoeld op de aanwezigheid van de hoogwaardigheidsbekleders op de plek des onheils. Kan de minister wat concreter ingaan op een passage in het rapport van de gemeente Eindhoven? Daarin staat dat de invloed van de aanwezigheid van de hoogwaardigheidsbekleders – met alle waardering voor de aanwezigheid op zichzelf – op de beoogde gezagsverhoudingen onvoldoende gereguleerd is. Hoe wil de minister dit beter reguleren? Ik heb van de staatssecretaris begrepen dat hij zo laat ter plekke was, dat hij geen rol meer kon spelen bij de rampbestrijding. Als het hem mogelijk was geweest om eerder ter plaatse te zijn, was er dan een rol weggelegd voor de staatssecretaris bij de rampbestrijding? Kan de minister dit probleem van onvoldoende regulering wat concreter behandelen?

Dijkstal

Minister **Dijkstal**: Ik ben het hier niet mee eens. Dat geldt niet zozeer voor Eindhoven. De situatie in Eindhoven kan ik niet exact beoordelen. Als de heer Rehwinkel de zinnen zo uitspreekt, ben ik het daar echter niet mee eens. Bij de problematiek van de wateroverlast zijn meerdere ministers, de minister-president en de Koningin afgereisd naar het betrokken gebied om daar verschillende functies te vervullen. Het zou zeer te betreuren zijn als louter hun aanwezigheid er om welke reden dan ook toe leidt dat zij die op grond van de wet geroepen zijn om verantwoordelijkheid te dragen en bevoegdheid uit te oefenen, achteroverleunen omdat de minister ter plekke is. Mijn ervaring is overigens een andere. Dat kan met mijn persoon te maken hebben. Toen ik afreisde naar de betrokken gebieden, maakte men mij duidelijk dat ik wel goed moest begrijpen wie er de baas was. Het hangt misschien af van de mate waarin elk van de bestuurders weet welke bevoegdheden en verantwoordelijkheden zij hebben. Voorzover daar onduidelijkheid over bestaat, moet die worden weggenomen.

De beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**: De minister moet nu weg. Ik stel daarom voor, dit debat rond drie uur voort te zetten met de tweede termijn van de kant van de Kamer. Ik zeg dit ook in het belang van de nabestaanden en andere belanghebbenden en belangstellenden bij het debat.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt van 12.15 uur tot 13.00 uur geschorst.

Voorzitter: Bukman

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

Regeling van werkzaamheden

De **voorzitter**: Ik stel voor, de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat over de tijdelijke regeling commerciële omroep (verdeling FM-frequenties) (24095, nr. 12) toe te voegen aan de agenda en gezamenlijk te behandelen met het wetsvoorstel Veilen frequenties (25171).

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, de agenda voor vandaag in zijn geheel af te ronden en dus, als het absoluut onafwendbaar is, na 23.00 uur door te vergaderen.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Op verzoek van de vaste commissie voor Justitie en de algemene commissie voor Europese Zaken stel ik voor, de wens te kennen te geven dat de bij brief van 3 juni 1997 overgelegde ontwerpbesluiten Uitvoerend Comité Schengen (19326, nr. 163) de uitdrukkelijke instemming van de Staten-Generaal behoeven.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: De staatssecretaris van Buitenlandse Zaken heeft laten weten dat hij verhinderd is het debat van hedenavond over het Securitel-arrest bij te wonen in verband met een buitengewoon dringende vergadering in Brussel, die verband houdt met de afronding van de teksten voor het verdrag van Amsterdam.

Het woord is aan de heer Woltjer.

De heer **Woltjer** (PvdA): Voorzitter! Voor volgende week woensdag staat de bespreking van de resultaten van de top van Amsterdam op de agenda. Die bijeenkomst zou tot dinsdagavond laat kunnen doorgaan en wij moeten toch de gelegenheid hebben om de stukken even in te zien. Ik verzoek het Presidium om daarmee rekening te houden bij de indeling van de agenda.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Voorzitter! Daar sluit ik mij helemaal bij aan.

De **voorzitter**: Het verzoek lijkt mij buitengewoon redelijk, maar als wij met het debat moeten wachten tot

wij alle relevante stukken hebben ontvangen en gelezen, schieten wij wel heel ver de week in, ook al zijn wij snellezers. Er moet dus een redelijke tijd zijn om kennis te nemen van de resultaten.

De heer **Woltjer** (PvdA): U zou kunnen voorstellen dat het debat 's middags wordt gehouden, zodat er 's ochtends tijd is om althans een eerste oordeel over de resultaten te vormen.

De **voorzitter**: Ik zal trachten de agenda zo te rangschikken dat de ochtend voor andere doeleinden kan worden bestemd. Wij zullen de minister van Buitenlandse Zaken doen weten dat hij ervoor moet zorgen dat de relevante documenten zo snel mogelijk hier komen, ook in zijn belang.

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet op de ondernemingsraden en titel 7.10 (arbeidsovereenkomst) van het nieuw Burgerlijk Wetboek (24615).**

(Zie vergadering van 3 juni 1997.)

De algemene beraadslaging wordt hervat.

De **voorzitter**: Ik vraag de woordvoerders het daarheen te leiden dat wij op een redelijk moment de werkzaamheden voor vanmiddag kunnen beëindigen, zodat wij vanavond niet te laat zullen kunnen starten met het debat over het Securitel-arrest. Als men op de meest efficiënte wijze gebruikmaakt van de tijd die vanmiddag beschikbaar is, zou daarmee dit doel zijn gediend.

De heer **Middel** (PvdA): Mijnheer de voorzitter! Aan de fractie van de PvdA zal het niet liggen. Wij beginnen nu aan de vierde ronde van dit debat en wat ons betreft is het de laatste ronde, maar natuurlijk hangt dit ook van de minister af.

Niet alleen uit beleefdheid maar ook omdat wij het menen, onderstreep ik dat de fractie van de PvdA het antwoord van de minister helder vond. Hij heeft met kennis van zaken over de medezeggenschap gespro-