

# 83ste vergadering

Woensdag 2 juni 1999

Aanvang 10.15 uur

## Voorzitter: Van Nieuwenhoven

Tegenwoordig zijn 144 leden, te weten:

Van den Akker, Albayrak, Apostolou, Van Ardenne-van der Hoeven, Atsma, Augusteijn-Esser, Bakker, Balemans, Balkenende, Barth, Van Beek, Belinfante, Van den Berg, Biesheuvel, Bijleveld-Schouten, Blaauw, Van Blerck-Woerdman, Blok, De Boer, Bolkestein, Van Bommel, Bos, Brood, Buijs, Bussemaker, Van de Camp, Cherribi, De Cloe, Cornielje, Crone, Dankers, Van Dijke, Dijkma, Dijkstal, Dittrich, Van den Doel, Duivesteijn, Essers, Eurlings, Feenstra, Geluk, Van Gent, Van Gijzel, Giskes, Gortzak, De Graaf, De Haan, Halsema, Hamer, Harrewijn, Van Heemst, Hermann, Herrebrugh, Hessing, Hillen, Hindriks, Van der Hoek, Hoekema, Van der Hoeven, Hofstra, De Hoop Scheffer, Kalsbeek-Jasperse, Kamp, Kant, Klein Molekamp, Van der Knaap, Kortram, Kuijper, Lambrechts, Leers, Luchtenveld, Marijnissen, E. Meijer, Th.A.M. Meijer, Melkert, Middel, Mosterd, Nicolai, Niederer, Van Nieuwenhoven, Noorman-den Uyl, Oedayraj Singh Varma, Oplaat, Örgü, Oudkerk, Van Oven, Passtoors, Patijn, Poppe, Rabbae, Ravestein, Rehwinkel, Reitsma, Remak, Van 't Riet, Rietkerk, Rijpstra, Rosenmöller, Ross-van Dorp, Rouvoet, Santi, Scheltema-de Nie, Schimmel, Schoenmakers, Schreijer-Pierik, Schutte, Smits, Spoelman, Van der Staaij, Van der Steenhoven, Stellingwerf, Stroeken, Swildens-Rozendaal, Terpstra, Timmermans, Udo, Valk, Ter Veer, Te Veldhuis, Vendrik, Verbugt, Verburg, Verhagen, Visser-van Doorn, Van der Vlies, Van Vliet, Voorhoeve, M.B. Vos, O.P.G. Vos, Voûte-Droste, De Vries, Waalkens, Wagenaar, Van Walsem,

Weekers, Weisglas, Van Wijmen, Wijn, Wilders, De Wit, Witteveen-Hevinga, Van Zijl, Zijlstra en Van Zuijlen,

en de heren Kok, minister-president, minister van Algemene Zaken, Peper, minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, Korthals, minister van Justitie, Pronk, minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, mevrouw Netelenbos, minister van Verkeer en Waterstaat, mevrouw Jorritsma-Lebbink, vice-minister-president, minister van Economische Zaken, mevrouw Borst-Eilers, vice-minister-president, minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, en de heer G.M. de Vries, staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

□

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

De Boer, wegens bezigheden elders, alleen voor de ochtendvergadering;

Van Beek, wegens bezigheden elders, tot 16.00 uur.

Deze berichten worden voor kennisgeving aangenomen.

---

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

- **het rapport van de enquêtecommissie vliegcrash Bijlmermeer (26241) (debat met de regering).**

(Zie vergadering van 1 juni 1999.)

De **voorzitter**: Door mij zijn

schriftelijke antwoorden ontvangen van de bewindslieden op vragen, gesteld in eerste termijn. Deze antwoorden zullen worden opgenomen in een bijvoegsel bij de Handelingen van deze vergadering.

(Het bijvoegsel is opgenomen aan het eind van deze editie.)<sup>1</sup>

De beraadslaging wordt hervat.

□

Minister **Kok**: Mevrouw de voorzitter! Graag wil ik aan het begin van de beantwoording door de regering in eerste termijn een enkele opmerking vooraf maken. De ramp in de Bijlmermeer op de avond van 4 oktober 1992 blijft in ons aller geheugen gegrift staan. De gevolgen waren immens. Mensenlevens werden in één klap verbrijzeld en veel mensen, omwonenden, hulpverleners en overige betrokkenen ervaren tot op de dag van vandaag de zorgen en onzekerheden die door de ramp zijn veroorzaakt en nooit zijn verdwenen of weggenomen. De reacties op de enquête, waarvan wij de uitkomsten vandaag bespreken, hebben duidelijk gemaakt dat velen de gevolgen van de ramp nog steeds niet hebben kunnen verwerken. Dat is diep tragisch. Namens de regering wil ik, wetende dat de opdracht voor het werk van de enquêtecommissie natuurlijk door de Tweede Kamer is verstrekt, woorden van dank en waardering uitspreken voor het waardevolle werk van de commissie. Zeer in het bijzonder geldt dat uiteraard voor de bevindingen van de commissie met betrekking tot de samenstelling van de lading. De tientallen doofpot- en complottheorieën zijn daardoor ontzenuwd. Alleen dat al heeft

## Kok

zonder twijfel onzekerheden weggenomen of verminderd, die al op zichzelf een ernstige belasting vormden voor de gezondheid van bij de ramp betrokken bewoners en hulpverleners. De duidelijkheid die zodoende tot stand is gebracht, verbetert de mogelijkheden van een goede behandeling van de overblijvende klachten en vragen over de gezondheid.

Mevrouw de voorzitter! Graag wil ik overigens namens de regering ook woorden van waardering uitspreken voor het belangrijke werk dat in de afgelopen weken door zovelen is verricht teneinde het mogelijk te maken deze dagen dit afrondend debat te kunnen voeren. Ik dank uiteraard de Kamer voor de inbreng in dit debat in de eerste termijn. Namens de regering zullen de collega-bewindslieden de op hun beleidsterrein liggende onderwerpen behandelen. Zij zullen daarbij tevens ingaan op de relevante aanbevelingen en conclusies. Sommige vragen zijn hedenmorgen reeds schriftelijk beantwoord. Het ligt in de rede dat in de volgorde van de beantwoording door het kabinet zo goed mogelijk wordt aangesloten bij de opbouw van het rapport.

Mevrouw de voorzitter! Ik zal straks, nadat een aantal collega's vanuit de regering het woord heeft gevoerd, de regeringsreactie in eerste termijn met uw goedvinden afsluiten met een beschouwing over een aantal punten die wat meer specifiek aan mij zijn gericht. Het betreft de coördinerende rol als voorzitter van de ministerraad, de informatieplicht van de regering ten opzichte van de volksvertegenwoordiging – uiteraard gaan de collega's op onderdelen die op hun terreinen liggen daarop in – en lessen die uit het rapport zijn te trekken voor de organisatie en het functioneren van de overheid.

Mevrouw de voorzitter! Voordat ik met uw welnemen het estafettestokje overdraag aan minister Peper, wil ik kort reageren op een nogal ernstig verwijt dat de heer Reitsma mij gisteren namens de fractie van het CDA maakte naar aanleiding van mijn eerste reactie op het rapport op de dag van de publicatie. In de woorden van de heer Reitsma zou ik voortijdig in de tegenaanval zijn gegaan en een zakelijke discussie over het rapport bijna onmogelijk hebben gemaakt. Ik ben erkentelijk voor het woord "bijna", maar bij mij

blijft vooral de hoofdzin hangen, namelijk het onmogelijk maken van een zakelijk discussie. Ik moet dat verwijt toch verre van mij werpen. De woorden die ik bij het afleggen van mijn korte eerste verklaring uitsprak, hadden zeker niet de bedoeling – nalezing van die woorden zou dat kunnen illustreren – maar ook niet het effect dat een zakelijke gedachteswisseling tussen Kamer en regering over het enquêterapport daardoor onmogelijk is gemaakt. Samen terugzien op deze voor velen zo dramatische jaren, lessen trekken voor de toekomst, vaststellen wat ons bindt, nagaan waar inzicht en bevindingen uiteenlopen, dat alles vormt onderdeel van ons democratisch proces. Het is de oprechte wens van de regering om aan dat proces van hoor en wederhoor, ook tijdens dit debat, een inhoudsvolle bijdrage te leveren.

□

**Minister Peper:** Mevrouw de voorzitter! Ik dank de Kamer voor de aandacht die is besteed aan het functioneren van de overheid. Daarover zijn dringende en pregnante opmerkingen gemaakt van de zijde van de Kamer. In het geval van de Bijlmerramp krijgt het onderzoek van de parlementaire enquêtecommissie nog een bijzondere lading, omdat het betrekking heeft op de aanpak en afhandeling van een gebeurtenis die diep heeft ingegrepen in de levens van een groot aantal bewoners in de Bijlmermeer en van de hulpverleners.

Het rapport van de parlementaire enquêtecommissie over het optreden van de overheid tijdens en na de vliegcrash in de Bijlmermeer houdt de overheid een spiegel voor. Die overheid bestaat dan overigens uit verschillende overheidslagen. Ik zal over die rol en positie van de overheid enkele opmerkingen maken, omdat agendering van deze onderwerpen door de Kamer en de parlementaire enquêtecommissie naar mijn inzicht een politieke gebeurtenis van betekenis is, die op een ander moment dan vandaag veel meer aandacht behoeft. Het gaat dan om de verhouding tussen politiek en ambtenaren, over de politieke verantwoordelijkheid voor de aansturing van het ambtelijk apparaat, over de integriteit, over de

al dan niet specifieke statuspositie van de ambtenaren. Ik maak deze opmerking vanuit mijn coördinerende rol bij de organisatie van de rijksdienst, maar ook vanuit mijn rol in de sfeer van de rampbestrijding. Ik zal mij naast een korte terugblik, daarbij laten leiden door wat de parlementaire enquêtecommissie de lessen voor de toekomst noemt.

Mijn vertrekpunt is wel, zonder in enige zelfgenoegzaamheid te vervallen, de observatie, de opvatting van de heer Van Gijssel. Hij zei het heel precies. Hij stelde dat ook internationaal gezien ons openbaar bestuur in het algemeen naar behoren functioneert en van goede kwaliteit is. Het optreden van de overheid bij de aanpak van de Bijlmerramp in de eerste fase en de directe hulpverlening toonden dat ook aan. Terecht is door de parlementaire enquêtecommissie en de Kamer geconstateerd dat deze hulpverlening goed is verlopen. Dat is overigens geen geringe constatering. Er is inderdaad een bijzondere prestatie geleverd, want hier werd een complexe, uit veel delen bestaande overheidsorganisatie getoetst op snelle reactie en flexibiliteit. Ik hecht eraan dit nog eens te benadrukken, omdat je bijna zou vergeten dat dat in essentie heel goed is verlopen. Die goede resultaten zijn uiteraard eerst en vooral te danken aan de inzet van de vele mannen en vrouwen die zich ter plaatse met een enorme toewijding van hun taak hebben gekweten. Zij verdienen daar veel respect voor. Maar ook de gezagsdragers, waaronder de toenmalige burgemeester van Amsterdam, verdienen veel waardering. Het positieve oordeel – ik weet uit mij verleden een beetje waar ik het over heb als het gaat om de organisatie van een en ander – over de directe rampbestrijding neemt natuurlijk niet weg dat er ook op dit terrein verbeteringen kunnen worden aangebracht. Dit betreft met name de vraag wanneer de ramp als afgehandeld kan worden beschouwd. Vele geachte afgevaardigden hebben hierover opmerkingen gemaakt en vragen gesteld. Hoe cruciaal, vroeg de heer Rosenmöller, zijn die weken na de ramp? Hoe beëindig je, vroeg de heer Van Gijssel, eigenlijk zo'n ramp? Zowel door de parlementaire enquêtecommissie als door de Kamer is erkend – en de heer Van Gijssel steekt ook de hand in eigen boezem – dat een ramp met

## Peper

het beëindigen van de acute fase niet beëindigd is, hoe belangrijk die acute fase ook is en hoe belangrijk het ook is om te constateren dat het in dit geval *grosso modo* goed is verlopen. En daar is wat voor nodig. Maar dan begint de essentiële fase daarna. Als in 1992 en 1993 de nasleep van de ramp op een gecoördineerde wijze zou zijn bewaakt, dan hadden veel moeilijkheden voorkomen kunnen worden. Dat is ook gewisseld in het overleg tussen de Kamer en de parlementaire enquêtecommissie.

De directe en acute rampbestrijding dient, zo weten wij nu beter, gevolgd te worden door een periode waarin onder leiding van een aan te wijzen coördinerend minister – waarvoor de minister van BZK zich als de omstandigheden daarom vragen aanbiedt – de nazorg en nabehandeling van de ramp en de gevolgen daarvan aan bod kunnen komen. Na het bekende "brand meester" dient er een moment te komen dat kan worden gesteld dat wij de ramp meester zijn. In de aldus vast te stellen rapportage aan de Tweede Kamer kan dan worden genoteerd of dit oordeel juist is dan wel dat er nog nadere maatregelen noodzakelijk zijn. De heer Van Gijzel doelde daar met zijn interventie ook op. Dan kun je zo'n zaak in de dialoog tussen Kamer en regering afhandelen.

Het extra aandacht geven aan de nazorg sluit aan bij de aanbeveling van de commissie om na de fase van de directe bestrijding van de ramp te overwegen een eerstverantwoordelijk bewindspersoon aan te wijzen voor de verdere afhandeling en in een nieuw samen te stellen hoofdstuk nazorg van het Nationaal handboek crisisbesluitvorming zullen voorstellen daaromtrent verder worden uitgewerkt. Uit een ervaring die ik in 1996 had met een onvoorstelbare brand in de Rotterdamse haven, de CMI-brand – ook uitvoerig onderzocht – weet ik dat pas op het moment dat de directe bestrijding is afgewikkeld – en dat is een kwestie van 24 uur – de ingewikkeldheden beginnen. De verschillende diensten die zich ermee bezighouden nemen dan weer hun eigen verantwoordelijkheid en de coördinatie valt dan weg. Dat is naar mijn mening bij de Bijlmer-ramp ook het geval geweest.

Verschillende geachte afgevaardigden hebben de rol van de overheid van verschillende kwaliteitsoordelen en kenmerken voorzien. Zij hebben

aangegeven aan welke voorwaarden het handelen van de overheid zou moeten voldoen. De heer Rosenmöller benadrukte de noodzaak van een transparante, doortastende en vertrouwenwekkende overheid. De heer Van Walsem wees terecht op de belangrijke rol van de overheid voor het goed functioneren van de samenleving. Burgers moeten vertrouwen kunnen hebben in de overheid, was zijn norm. Ook de heer Reitsma koos de invalshoek van de burgers, in het bijzonder de burgers van de Bijlmer. De heer Van Gijzel gaf een treffende samenvatting van de aan de overheid te stellen eisen met zijn steekwoorden "zorgvuldig, zorgzaam, betrouwbaar en bestuurbaar". Ik heb er geen behoefte aan om zijn uitwerking daarvan te herhalen, maar ik wil wel zeggen dat ik het met die uitwerking eens ben. Dan zijn er nog allerlei modaliteiten te geven voor de vraag hoever de overheid daarbij moet gaan – hoe de mix zou moeten zijn – afhankelijk van situaties. De heer Te Veldhuis gaf in een inspirerend en scherpzinnig betoog een brede analyse van de vraagstukken waarmee een moderne overheid, een modern politiek systeem wordt geconfronteerd. Ook de heer Rosenmöller wees daarop. Het gaat dan onder meer om de inrichting en het functioneren van de organisatie van het Rijk, de verhouding tussen ambtenaren en politiek, de werkverdeling tussen minister en staatssecretaris, de aansturing van ZBO's en dergelijke. In zijn slotbetoog reikte hij, kijkend naar de toekomst, een agenda aan voor een indringende dialoog tussen en zoektocht van regering en parlement. Daar zou ik bij willen zeggen dat het geen kwaad kan om eens over de grenzen te kijken naar de manier waarop dit vraagstuk daar wordt aangepakt. Het is van belang om te kijken in welke mate wij daar wat van kunnen leren en in welke mate wij in een bijzondere positie verkeren of niet. In alle democratieën is immers het vraagstuk van verantwoordelijkheid aan de orde en onze zuiderburen laten op dit punt wel interessante zaken zien.

De heer Te Veldhuis noemde vijf onderwerpen die zich op het vlak van de organisatie van de rijksdienst lenen voor een nadere discussie. Drie daarvan zijn te rekenen tot de primaire verantwoordelijkheid van de Kamer. Over de bezinning daarop en over de omgang met het instrument

van de enquête heeft de enquêtecommissie het nodige gezegd en zij heeft terzake ook voorstellen gedaan die buitengewoon de moeite waard zijn. Maar daar gaat in het bijzonder de Kamer over. De heer Te Veldhuis noemde ook de rol van de Kamer in relatie tot de publiciteit die het overheidshandelen terecht begeleidt.

Twee onderwerpen zijn in het bijzonder van belang voor de toekomstige indringende gedachtewisseling waar ik naar uitzie tussen Kamer en regering. Dat zijn de organisatie en de organisatievormen van de rijksdienst en de bezinning op de betekenis en invulling van de ministeriële verantwoordelijkheid en de daarmee verbonden vertrouwensregel. Het brede onderwerp van de organisatie van de rijksdienst is in de afgelopen jaren regelmatig besproken aan de hand van de voortgangsrapportage over de vorming van beleidskernen bij de rijksoverheid en de vorming van agentschappen, de ZBO's. Daarover is het laatste woord, zeker na de huidige ervaringen, nog niet gezegd. Deze onderwerpen staan ook, maar in de komende tijd veel hoger dan voorheen, op de agenda van regering en Kamer. Er zijn al besprekingen gaande over de rol, positie en inrichting van de ZBO's. Er zijn ook wetsvoorstellen over in aantocht. Van belang is ook de reikwijdte van de ZBO's en de betekenis van het toezicht, waarbij ik de commissie-Holtslag noem. Dit onderwerp staat dus op de agenda en moet nog hoger worden getild dan al mogelijkwerwijs in onze ambitie lag opgesloten. De overheid is in de laatste tien jaar natuurlijk wel door een vrij turbulent proces van heroriëntatie gegaan en ik heb er zelf behoefte aan om weer wat overzicht te krijgen over hetgeen waar wij precies mee bezig zijn. Dat is geïmpliceerd in de voorstellen en discussies die gaan over zaken als het toezicht op de ZBO's en de verantwoording die moet worden afgelegd.

Het tweede onderwerp is de ministeriële verantwoordelijkheid. Dit is een eenvoudig en gecompliceerd onderwerp, en daar houd ik van. Het is eenvoudig waar het gaat om de stelling dat die verantwoordelijkheid onbegrensd is. In het eindrapport van de parlementaire enquêtecommissie is de opvatting van de ministeriële verantwoordelijkheid terug te vinden: de minister is verantwoordelijk voor het beleids-

## Peper

bereik van alles wat in en vanuit zijn departement wordt verricht; hij is verantwoordelijk voor alles wat onder zijn bevoegdheid valt. Diverse geachte afgevaardigden hebben het belang van dit beginsel van onze parlementaire democratie nog eens indringend onderstreept.

Terecht is ook gewezen op het verschil tussen de begrippen verantwoordelijkheid en verwijtbaarheid, tussen risico en schuld-aansprakelijkheid. De onbegrensdheid van de ministeriële verantwoordelijkheid garandeert het gezag, zo men wil, de tucht over de ambtelijke dienst. Gezien de agenda die de Kamer heeft aangereikt, lijkt mij dat een van de belangrijke zaken die ons in de toekomst zullen bezighouden. De ministeriële verantwoordelijkheid bepaalt de vertrouwensrelatie tussen parlement en regering.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! De minister sprak alleen over ministeriële verantwoordelijkheid, niet over de afweging daarna ten aanzien van de vertrouwensregel. Dat zijn twee verschillende vraagstukken. De minister zei terecht dat een aantal leden ook heeft gesproken over verwijtbaarheid. Ik mag toch aannemen dat de minister staatsrechtelijk gezien de ministeriële verantwoordelijkheid onbegrensd aanvaardt. Bij dit onderdeel is dan de vraag of iets al dan niet verwijtbaar is, of de minister op de hoogte was of had moeten zijn, niet relevant.

Minister **Peper**: Ik denk dat wij elkaar misschien verkeerd begrijpen. De vraag of iets verwijtbaar is, wordt in een concrete situatie vastgesteld. Bij de beoordeling van de vraag of de minister in de relatie met de Kamer zijn werk goed heeft gedaan, is het aan de Kamer om vast te stellen of dat het geval is. De Kamer bepaalt dat. Ik zeg niet op voorhand: dit is niet zo verwijtbaar, dus Kamer, doe het rustig aan. Dat is helemaal niet aan de orde. Wel worden in een democratie argumenten gewisseld en zijn casusposities aan de orde. De Kamer heeft gesproken over time-outs, gele en rode kaarten. Verwijtbaarheid kent dus een zekere gradatie. De heer Te Veldhuis zei, maar dat is misschien een iets te stellige opvatting, dat de ministeriële verantwoordelijkheid een fictie is. Dat vind ik niet. Hij bedoelt daarmee te zeggen dat, als je op alles inzoomt

wat er gebeurt, zal blijken dat de overheid bestaat uit mensen met verantwoordelijkheden en uit mensen die fouten maken, of zij nu politiek verantwoordelijk zijn of anderszins. Dat dit allemaal kan in ons politieke systeem maakt het op zichzelf zo aardig.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik dank de minister voor deze toelichting. Daarmee erkent hij dat wij bij de ministeriële verantwoordelijkheid niet discussiëren over de vraag of iets al dan niet verwijtbaar is. Die discussie is pas later aan de orde. Ik vind het belangrijk te weten dat dit bij de regering de maat zal zijn.

Minister **Peper**: Dat bepaalt de Kamer. Ik meen geen staatsrechtelijke nieuwigheden in uw midden te hebben gelegd, als ik daar al het talent voor zou hebben.

In dit verband deel ik de bezwaren van de heer Te Veldhuis bij aanbeveling 22. Dat is een typisch voorbeeld waarbij je moet oefenen hoe de verhoudingen zijn. De heren Stellingwerf en Van den Berg hebben de regering gevraagd in te gaan op de verhouding tussen deze aanbeveling en de ministeriële verantwoordelijkheid. De aanbeveling betreft de mate waarin de Kamer zich kan "bezighouden" met de bureaucratie. Aan het betoog van de heer Te Veldhuis heb ik niets toe te voegen. Ik zal het niet herhalen. Ik ben het met hem eens. De regering onderschrijft uiteraard het belang van een goede, volledige informatievoorziening aan het parlement en de regering dient toe te zien op de kwaliteit ervan.

Juist om de ministeriële verantwoordelijkheid goed gestalte te kunnen geven, is echter het rechtstreekse contact tussen de Kamer en ambtenaren aan spelregels gebonden. Deze spelregels zijn vastgelegd in de onvermijdelijke aanwijzingen inzake externe contacten van rijksambtenaren, die een jaar geleden opnieuw enigszins zijn herijkt. Voor de goede orde merk ik op dat het uitsluitend een technische aanpassing betreft van de oude aanwijzingen uit 1980. Inhoudelijk is er van een aanscherping van de voorschriften geen sprake. In die aanwijzing staat onder meer dat de minister rechtstreekse contacten tussen Kamerleden en ambtenaren kan toestaan. Tijdens zulke contacten moet de ambtenaar

zich te allen tijde beperken tot feitelijke inlichtingen. Als er onhelderheid bestaat over de aard van de gevraagde informatie, wordt de minister nadrukkelijk betrokken bij de informatieverschaffing. Openbaar toegankelijke informatie kan uiteraard wel rechtstreeks door ambtenaren worden verschaft. Een ambtelijke dienst of een ambtelijke medewerker moet de minister altijd informeren als een Kamerlid vraagt om beleidsvoornemens of gegevens die nog in de context van beleidsontwikkeling moeten worden geplaatst. De minister beslist daar dan vervolgens over.

Juist vanuit zijn politieke verantwoordelijkheid zal de minister daarbij alert zijn op het belang van een goede informatievoorziening door de ambtelijke medewerkers aan de Kamer. Zoals de heer Te Veldhuis al zei, beschikt de Kamer over alle middelen om informatie te vragen. En dan wordt ook duidelijk waar verantwoordelijkheden liggen. Als die informatie niet goed is of niet wordt gegeven terwijl die wel voorhanden is, dan wordt het toch volstrekt helder. Nogmaals, ik geloof dat er in het verkeer tussen Kamer en regering geen grote "zwartigheden" zijn. Je moet daar echter wel volstrekt helder in zijn, want anders zouden er heel veel bazen en bazinnen boven het ambtelijk apparaat zweven.

Mevrouw de voorzitter! Verschillende leden hebben gesproken over het niet doorgeven van informatie door ambtenaren. Dat is uiteraard volstrekt ontoelaatbaar. De heer Van Gijzel sprak in dat verband ook over aanbeveling 20 van de commissie, waarin staat dat het project integriteitsbeleid overheidsbestuur met voortvarendheid moet worden aangepakt. Ik deel met hem die noodzaak van voortvarendheid, en dat gebeurt ook. Ik zal de Kamer nu niet belasten met alle activiteiten die ook met de commissie zijn gewisseld en die zullen worden meegenomen in een evaluatie en een voortgangsrapportage. De Kamer wordt daar regelmatig over geïnformeerd. Dat zal op dit terrein weer in september gebeuren, nadat wij een nieuwe informatieronde bij de departementen hebben gehouden.

Er is natuurlijk wel een breder vraagstuk. De overheid gaat immers meer en meer verbandingen aan met de samenleving. Dat lijkt mij van belang voor de agenda waar de heer

## Peper

Te Veldhuis zo de nadruk op heeft gelegd. De verwachtingen van de samenleving zijn daarbij soms hooggespannen. Soms is dat gerechtvaardigd en soms zijn die verwachtingen te hoog. Ook in dat laatste geval moet de overheid duidelijk zijn. Maar om vaak aan hoge verwachtingen te voldoen, kan de overheid veelal niet volstaan met risicomijdend gedrag. De overheid neemt ook risico's. Zij verkeert in een turbulente omgeving. Ik verwijs naar de socioloog Max Weber, die heeft gesproken over de bureaucratie en het overzichtelijke en rustige model. Zijn inzichten op dit terrein zijn ongelooflijk belangrijk. De overheid als administratie is in heel veel opzichten obsoleet geworden. De heer Te Veldhuis illustreerde dat met het aantal ambtenaren. Ik verwijs ook naar het boekje van prof. Crinice le Roy over de vierde macht. Daarin zie je dat het zo'n vijftig jaar geleden buitengewoon rustig was om hier in Den Haag minister te zijn. Ik zal er nu niet nader op ingaan, maar het is een slag ingewikkelder geworden. Dat is helder.

De overheid manifesteert zich meer en meer in verschillende rollen: als regisseur, als contractpartner, als wetgever. En dat willen wij, grosso modo, met z'n allen ook. Wij willen een actieve, interactieve overheid. Tegen deze achtergrond is het van het grootste belang dat het aan de minister ten dienste staande ambtelijk apparaat zich er volledig van bewust is dat men onder ministeriële verantwoordelijkheid werkt. Men moet zich daar juist extra van bewust zijn, omdat men erop uit trekt. De ambtenaar dient zich voortdurend af te vragen of de minister wel of niet over bepaalde zaken moet worden geïnformeerd, zonder overigens de speelruimte en de eigen verantwoordelijkheid die in de taak ligt opgesloten voortdurend naar boven te duwen. Dat zie je natuurlijk ook wel in het functioneren: dat er vaak wat risicomijdend gedrag is. De wat zorgelijk ogende tassen vormen daarvan het beeld. Dat is overigens niet omdat die tassen zo zwaar zijn, maar omdat het vaak te maken heeft met de organisatie van de werkzaamheden.

Er wordt door de regering een belang gehecht aan wat ik – ik ben een man van de publieke sector – het ambacht van de ambtenaar noem. De ambtenaar moet beschikken over kennis en vaardigheden om de

overheidstaak goed te kunnen vervullen. Ook dient de ambtenaar rekening te houden met de rechtsstatelijke en politiek-bestuurlijke context. Dat stelt eisen aan zorgvuldigheid, betrouwbaarheid en integriteit. Daar zal ik straks iets meer over zeggen.

De heer **Van Bommel** (SP): Ik kan mij herkennen in het algemene betoog van de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties met betrekking tot de afstand die er ontstaat tussen de centrale overheid en allerlei uitvoerende diensten, of dat nu in de vorm van ZBO's of een andere vorm is. Ik vraag mij echter af of dit betoog moet dienen ter ondersteuning, ter verklaring van twee belangrijke momenten waarop er informatie bij ambtenaren aanwezig was die cruciaal bleek te zijn bij de afhandeling van de Bijlmerramp. Ik doel dan met name op de kennis die er op een gegeven moment bij ambtenaren was over de aanwezigheid van verarmd uranium en ik doel op de kennis die aanwezig was met betrekking tot de op dat moment nog gevaarlijk geachte lading. Dient het algemene betoog van de minister nu ter verklaring of mogelijk zelfs ter verontschuldiging van die twee momenten? Dat wil ik graag van de minister weten.

Minister **Peper**: Het antwoord is neen. Ik heb helemaal niet gedacht aan die gevallen. De collega's zullen die behandelen.

Mij valt echter iets op. Ik zeg dat als een betrekkelijke buitenstaander die kijkt naar wat er allemaal is gebeurd. De overheid werd door ongeveer iedereen op het spoor gezet om de samenleving in te gaan en responsief en toegankelijk te zijn. De overheid heeft echter veel verschillende gedaanten. Daarom sprak de agenda van de heer Te Veldhuis mij zo aan. Ik denk dat het echt heel erg belangrijk is dat wij daarbij gaan preciseren. Een en ander brengt met zich dat wij, preciezer dan op dit moment het geval is, moeten vaststellen wat de ruimte is voor het overleg met en de contacten van ambtenaren met anderen. Wat is de status daarvan? Kan een ambtelijk medewerker dingen afwikkelen? Ik denk van wel. Daarvoor zijn zij ook bedoeld. Mij valt echter op dat wanneer de overheid in ingewikkeldheden komt,

wij de neiging hebben om heel erg puristisch te worden en als het ware terug te keren naar een soort administratief-Weberiaans model. De kern van onkreukbaarheid, taakverdeling en verantwoordelijkheid daarvan staat overigens nog voluit voorop. Het is een model dat in een zeer rustige omgeving en met een heel kleine overheid wel functioneerde. In de periode voor de oorlog zijn daarvan heel interessante beelden te zien. Een actieve overheid beweegt zich echter in een turbulente maatschappelijke omgeving. Daarbij is het van belang om met elkaar vast te stellen waar de grenzen liggen. Dat is een buitengewoon ingewikkelde klus. Die hebben wij wel te klaren. Anders komen wij in een soort van kramp terecht als er iets fout gaat en blijken de regels zus en zo te zijn. Dan slaat Weber als het ware toe in de meest pure vorm, terwijl Weber niet meer helemaal van deze tijd is. Dan gaat het niet om de kern van een aantal van zijn filosofieën. Weber was immers de reactie op een systeem van patronage. Het was dus vooruitgang. Dit is, al filosoferend, wat mij voor ogen staat. Het zou goed zijn om de bedoelde agenda met elkaar te bespreken. Anders vinden wij, wanneer wij scherp inzoomen, altijd problemen. De vraag is dan altijd waar de minister is. Wij kunnen dan ook de ministeriële verantwoordelijkheid preciezer definiëren. Ik heb bij dit alles dus niet aan uranium gedacht.

De heer **Van Bommel** (SP): Dank voor dit college. Ik denk dat er ook buiten deze zaal veel waardering voor zal bestaan. Ik dank de minister waarschijnlijk dus ook namens anderen. Ik heb de twee momenten echter expliciet genoemd, omdat in ieder geval de SP-fractie van mening is dat de overwegingen en de filosofie achter de woorden van de minister hierbij niet van toepassing kunnen zijn. Hier gaat het om cruciale informatie, waarbij de ministeriële verantwoordelijkheid ten volle moet gelden.

Minister **Peper**: Ik denk dat u dat scherp kunt volgen bij de beantwoording van de collega's die hier uiteraard de eerste verantwoordelijkheid voor hebben.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik wil de minister een compliment ervoor

## Peper

geven dat zijn geheugen over de theorie van Weber wat langer is dan bij mij, maar dat terzijde. Vandaag hebben wij schriftelijk antwoord op een aantal vragen gekregen en daarin zegt de minister: "Er mag geen misverstand over bestaan dat het niet geven van relevante informatie waarover een minister dient te beschikken om zijn ministeriële verantwoordelijkheden te kunnen uitoefenen, als onzorgvuldig en zelfs als laakbaar moet worden beschouwd". Dat is heldere taal; zo hoort het ook. Nu onderscheidt de minister een aantal organisatorische vraagstukken, maar er zitten ook bestuurlijke vraagstukken aan. De minister zal het met mij eens zijn dat, als het gaat om cruciale informatie – ook als pas later blijkt dat het om cruciale informatie gaat – er vraagtekens gezet moeten worden bij de bestuurlijke aansturing. Dat is immers de kern van de ministeriële verantwoordelijkheid. Wat is nu het oordeel van de minister in de vier gevallen waarin het om de bestuurlijke aansturing gaat?

Minister **Peper**: Ik verwijs naar de collega's die daarop zullen antwoorden. De vraag of iets cruciaal is en of het punt van het politieke management speelt, is ter beoordeling van de Kamer in het kader van de dialoog met de regering. Je moet in dit vak af en toe op kleinigheden letten, want ze worden soms heel groot, terwijl je anderzijds sommige grote zaken laat lopen en het verder goed gaat. Voor die afweging heeft de minister zich tegenover de Kamer te verantwoorden, en de vraag welke zaken de minister had moeten volgen, zult u verder met de collega's moeten bespreken. Over de volle ministeriële verantwoordelijkheid is geen algemene regel te geven, anders dan dat de Kamer beoordeelt of iets van zodanig belang is dat een gele kaart moet worden gegeven.

De heer **Reitsma** (CDA): De uitnodiging om de specifieke punten met de andere ministers te bespreken, neem ik graag aan, maar het gaat mij nu om het algemene kader. Als de meerderheid van de Kamer stelt dat het hier om cruciale informatie gaat – waarbij het irrelevant is of die informatie indertijd al als cruciaal werd beschouwd, dan wel pas achteraf – is

mijn eerste vraag of u de opvatting deelt dat het hier om cruciale informatie gaat. Verder horen dan grote vraagtekens te worden gezet, ook door de regering, ten aanzien van bestuurlijke aansturing van ministeries. Ik vind dat de regering daar in algemene zin wel een oordeel over moet hebben, opdat de Kamer weet wat wij ten aanzien van dit punt aan de regering hebben.

Minister **Peper**: Als de Kamer in meerderheid bepaalde informatie als cruciaal beschouwt, is dat een politiek oordeel. Dan kan het mijns inziens niet om een kleinigheid of een incident gaan. Het kan dan een expressie zijn van het feit dat een minister kennelijk onvoldoende greep heeft op haar of zijn ministerie. U valt immers niet over echte kleinigheden. Het komt pas aan de orde als die zich ophopen en u er een patroon in gaat zien. Wel gaat het dan over casusposities die ik nu niet in mijn hoofd heb en waar de collega's op zullen antwoorden, voorzover het om het aan de orde zijnde dossier gaat.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! De minister erkent dus dat daar waar de Kamer op enig moment zegt "dat was cruciale informatie", de discussie over de bestuurlijke aansturing in feite volop valt onder de ministeriële verantwoordelijkheid.

Minister **Peper**: Ja. Ik behoor tot de dualisten. Als de Kamer iets als cruciaal beoordeelt, ook al valt er rationeel iets anders over te zeggen, dan is dat laatste niet relevant in de politiek. U zegt – ik heb het nu over speciale gevallen – tegen de minister: dat is cruciaal, dat heeft u niet goed gedaan. De minister zegt: dat weeg ik helemaal anders, het gaat om een kleinigheid. De Kamer zegt: dat vinden wij niet, wij vinden het cruciaal en vinden dat u niet goed heeft gefunctioneerd. De Kamer geeft dan een oordeel. Zo simpel is dat.

De geschiedenis van kabinetten en de wijze waarop die een enkele keer aan hun eind zijn gekomen lezend, valt het vaak op dat het om een kleinigheid ging. Maar blijkens de analyses die ervan zijn gemaakt, zat daar veelal wat achter. De directe aanleiding is bijvoorbeeld een probleem met 5000 woningen geweest of een reiskostenforfaitje dat

wat ingewikkeld is uitgekapt, maar daar zat meer achter, denk ik.

De regering zal de inspanningen op het terrein van de bevordering van de integriteit en het ambtelijk vakmanschap dat de komende tijd zo van belang is, intensiveren. In dat kader is het, om maar een voorbeeld te noemen, van belang om naast de zogenaamde normalisering van de ambtelijke arbeidsverhoudingen, gevraagd in de motie-Zijlstra uit 1987, ook verder na te denken over de specificiteit van de ambtelijke status. De Kamer zal een dezer dagen een brief ontvangen naar aanleiding van deze motie. Ik ben niet tegen normalisering, maar het is de vraag waar die ophoudt. Dat is een interessante vraag. De stukken die de Kamer zullen bereiken, zullen ertoe leiden dat wij een forse discussie kunnen voeren en de vraag kunnen beantwoorden of er iets heel specifiek is aan de ambtelijke positie. Ik zeg nu alvast maar dat ik denk dat zulks het geval is.

Voorts zullen wij in de opleiding van ambtenaren meer aandacht gaan schenken aan de gevolgen van de ministeriële verantwoordelijkheid voor het functioneren van ambtelijke medewerkers. Tijdens introductiedagen en cursussen, in permanente educatietrajecten voor ambtenaren en het interne voorlichtingsbeleid op ieder ministerie afzonderlijk, verdient het besef van de ambtelijke professie, dus niet alleen maar deskundigheid, voortdurend en steeds meer de aandacht. Bij een en ander spelen met name topambtenaren een belangrijke rol. Zij hebben immers een voorbeeldfunctie en een belangrijke taak bij de bewaking van de kwaliteit van het gehele ambtelijke apparaat. Maatregelen, speciaal gericht op de positie van topambtenaren, zijn in voorbereiding mede in het kader van de omvang en de reikwijdte van de algemene bestuursdienst en daarmee verband houdende prestatieafspraken.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! De minister van Binnenlandse Zaken heeft, zeker in het begin van zijn betoog, in algemene termen gesproken over de rol van de overheid en over wat burgers ook na zo'n ramp mogen verwachten van het opereren van de overheid. Hij heeft daarbij gerefereerd aan datgene wat diverse collega's gisteren in eerste termijn hebben

## Peper

gezegd over wat van de overheid mag worden verwacht. Ik heb het zelf gehad over transparantie, daadkracht en voortvarendheid.

Hoe beoordeelt de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties het overheidsoptreden meer specifiek toegespitst op deze ramp? De andere ministers zullen straks allemaal hun deelonderwerp behandelen en vragen van gisteren beantwoorden. Mijn vraag aan de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties is: vindt u dat de overheid bij de afhandeling van de Bijlmerramp als zodanig in belangrijke mate tekortgeschoten is?

Minister **Peper**: Ik heb al gezegd dat ik het optreden van de overheid, ook de lokale overheid, in de acute fase uitstekend vind. Nogmaals, achteraf weet iedereen het altijd beter. U moet zich voorstellen wat er gebeurd is. Het feit dat ongelooflijk veel diensten heel snel erbij waren, is op zichzelf een formidabele prestatie van de overheid. Binnen de kortste keren waren brandweerlieden, hulpverleners en politiemensen ter plaatse. Ik heb er aandacht voor willen vragen dat wij dat niet vergeten. U moet zich eens voorstellen dat het door misorganisatie of hoe dan ook een paar uur langer had geduurd. Het gaat om heel ingewikkelde organisaties die kennelijk operationeel zo functioneren dat zij weten wat zij moeten doen. Die organisaties moet je scherp houden.

De bevelvoering bij een ramp is in de lokale situatie in handen van de burgemeester. Hij is gewoon de baas. Als de aanleiding niet vervelend is, is dat een enkele keer een aangenaam gevoel, kan ik onthullen. Waarom is de burgemeester de baas? Omdat er moet worden opgetreden. Iedereen richt zich daarnaar. Wat je ziet – en daar refereerde ik aan toen ik sprak over mijn ervaring met de CMI-ramp, die potentieel heel gevaarlijk was – is dat het afronden ervan in betrekkelijk korte tijd gebeurt. Daarna slaan zes, zeven, acht of negen diensten toe. De ervaring die ik in Rotterdam heb opgedaan, wil ik doorgeven om te verwerken in ons beleid. Ik hoorde dat vervolgens diverse diensten die met de beste bedoeling bezig waren, met elkaar gingen bakkeleien, waarop ik gezegd heb: ik ben weer de baas. Dat kon op grond van wetgeving. Je moet, wanneer je

praat over een ramp met nationale trekken, deze les leren dat je na die ramp zegt: deze en gene minister, die dan heel veel te zeggen heeft, stuurt zijn collega's aan; bij hem ligt het coördinatiecentrum, want zo'n ramp heeft nazorg nodig. Afhankelijk van de aard van de ramp kan dat een maand zijn, kan dat twee maanden zijn en kan het zelfs een paar jaar zijn. Dan heb je de voortzetting van de macht in de acute fase in een wat mildere vorm nodig in de nazorgfase. Dat is de les die ik uit eigen ervaring en vanwege de rapportage van de parlementaire enquêtecommissie aan u wil voorleggen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Mevrouw de voorzitter! Die aanbeveling wint aan kracht op het moment dat wij het eens zijn over de beoordeling – ik weet niet wie dit moet beantwoorden, maar ik denk dat de minister van Binnenlandse Zaken daar de eerstaangewezene voor zou zijn – van het overheids-optreden als zodanig. De minister heeft terecht gezegd dat terzake van de rampbestrijding adequaat gereageerd is en dat ook adequaat gecommuniceerd is tussen de regering en de Kamer. Dat is belangrijk. De minister heeft dit benadrukt en dat vind ik juist. Maar er is meer wat de overheid moet doen. Dat gold ook op die 4de oktober. Er was wanorde bij de dienst luchtvaart rijkspolitie, om maar eens iets te noemen. Je kunt zo op een aantal terreinen verdergaan. Mijn vraag is of de minister vindt dat de overheid in zijn algemeenheid bij de afwikkeling van de ramp tekort is geschoten – mijn woorden – de toets der kritiek nauwelijks kan doorstaan – de woorden van de heer Van Gijssel – of – misschien in de ogen van mensen die kijken of het als zodanig ervaren hebben – zich niet gemanifesteerd heeft op een zodanige wijze dat aan het verwachtingspatroon dat mensen van de overheid hebben, daadwerkelijk is voldaan.

Minister **Peper**: Daar kan ik wat de onderdelen betreft niet op ingaan. Je ziet dat, wanneer de overheid rampsituaties heeft opgelost, mensen weer aan de slag gaan. Als ik mij beperk tot de minister van Binnenlandse Zaken die als een soort bovenburgemeester fungeert, hebben wij te maken met een organisatie van ons openbaar bestuur waarbij de verantwoordelijk-

heid van de lokale gezagsdragers groot is. Als je een les wilt leren, moet de conclusie zijn dat – naast die aanwijzing van een zekere bevelvoering op nationaal niveau – de integratie op het lokale niveau overeind moet worden gehouden. Die valt vanzelfsprekend ook een beetje uit elkaar. Wij hebben de rampbestrijding zo georganiseerd dat het lokale niveau van groot belang is. Er bestaat een zekere terughoudendheid tussen de verschillende overheidslagen. Nadat geconstateerd is dat een en ander behoorlijk is gedaan, zie je dat de verschillende kokers weer aan de slag gaan, hetzij op nationaal, hetzij op lokaal niveau. Bij de nazorg zoals ik mij die voorstel, wordt er gesproken over de aanwijzing van een minister die de zaken met bepaalde bevoegdheden kan aansturen, hetgeen ook wordt doorgezet op het lokale vlak. Overigens, voorzover het gaat om specifieke onderdelen zoals de luchtvaart, is het aan mijn collega's om vragen te beantwoorden. Aan het eind van de dag is het plaatje compleet.

De **voorzitter**: Zou het niet verstandig zijn, mijnheer Rosenmöller, om daarop te wachten? Ik beloof u dat u aan het eind van dit debat op een en ander mag terugkomen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ja, als er dan ook maar iemand is die in staat is om de door mij gestelde vraag te beantwoorden.

De **voorzitter**: Daar gaat het inderdaad om. Laten wij het even afwachten.

Minister **Peper**: Als al die elementen aan de orde zijn geweest, is het probleem wellicht opgelost.

□

Minister **Netelenbos**: Mevrouw de voorzitter! De parlementaire enquêtecommissie heeft haar rapport de treffende titel "Een beladen vlucht" gegeven. Het is een pakkende titel die het drama dat zich in de Bijlmermeer heeft voltrokken, heel goed symboliseert. Het was een drama voor de bewoners, de bemanning van het vliegtuig, de hulpverleners en anderen die erbij betrokken waren; het was een drama voor heel Nederland. De heer Rosenmöller zei gisteren dat hij nog

## Netelenbos

precies wist waar hij was toen het ongeval gebeurde. Dat geldt ook voor mij; ik weet nog precies waar ik reed en waar ik vandaan kwam. Daarmee is aangegeven welke impact deze ramp heeft gehad. Dit ongeval kent zijn weerga niet in de Nederlandse geschiedenis. Wij hopen dit nooit meer te maken.

Wij spreken nu over het vervolg van deze ramp, over de theorieën, de toedracht, de lading, de discussies die zijn ontstaan, de onrust en natuurlijk vooral ook het vele leed dat hierdoor is ontstaan. De belangrijkste vraag is: had de overheid dit kunnen voorkomen? Het rapport van de commissie helpt ons bij het trekken van lessen voor de toekomst. Ik zal systematisch de hoofdthema's langsgaan die te maken hebben met de verantwoordelijkheden van Verkeer en Waterstaat.

Allereerst richt ik mij op het ongevalsonderzoek. Uit het rapport van de commissie valt te concluderen dat in het door de Raad voor de luchtvaart uitgevoerde onderzoek de oorzaak van het ongeval goed is beschreven. Dat is op zichzelf een belangrijke constatering. De commissie geeft echter aan dat het onderzoek onvolledig en oppervlakkig is geweest waar het ging om de controle op de inspectie van de motorophanging. De heer Rosenmöller vraagt of de regering deze mening onderschrijft.

Voorzitter! Ik verwijs in dit verband naar de brief van de Raad voor de luchtvaart (van 11 mei 1999) waarin op een en ander commentaar wordt gegeven. Ik hecht daaraan zozeer omdat deze raad een onafhankelijke instantie is die door onszelf in het leven is geroepen en die met expertise kan oordelen over datgene wat is bevonden. Wij dienen mijns inziens in de gaten te houden hoe de positie van deze raad bij wet is geregeld. Ik onderstreep het belang hiervan, omdat het ook met het oog op de toekomst van groot belang is dat de onafhankelijkheid van dergelijke raden, straks ook van de Raad voor de transportveiligheid, buiten kijf staat. Dat is wat wij met elkaar hebben afgesproken. Ik zie de heer Van den Berg knikken. Hij heeft daar ook vragen over gesteld. Ik vind de brief van de Raad voor de luchtvaart overtuigend.

Daarnaast is het wellicht goed erop te wijzen dat de heer Avner Yarkoni, directeur-generaal luchtvaart

in Israël, ook heeft aangegeven dat de kwaliteitsborging van de inspectie aan de motorophanging degelijk en correct is geweest. Men kan dat vinden in deel 2 (bijlagen) van het rapport van de commissie. Ook daar verwijs ik naar.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik zocht even een goed moment om te interrumperen. Ik dacht dat de minister bij het einde van dit stukje gekomen was.

Toen ik de brief van de Raad voor de luchtvaart las, dacht ik ook: dat snijdt wel hout. Ik ben het debat met de commissie dan ook ingegaan met de indruk dat conclusie 1 helemaal niet zo stevig was. Ik vond het antwoord van de commissie echter wel redelijk stevig. De commissie zei namelijk: bij het onderzoek heeft men gezien dat er niet gestempeld is en dat er geen handtekeningen gezet waren, maar men heeft dat terzijde geschoven. Men heeft het dus niet geaccepteerd. Men is vervolgens naar Israël gegaan en men heeft daar een ander inspectierapport gevonden, waaruit afgeleid kon worden dat er wél geïnspecteerd was. Dat is ook de redenering van de Raad voor de luchtvaart. De commissie zegt dat je in het rapport van de Raad voor de luchtvaart niks terugvindt over de kwaliteit van het stempelen en het zetten van handtekeningen, met andere woorden over de kwaliteitsborging van het onderhoud. Er staat niks over geschreven dat er niet gestempeld was en dat er geen handtekeningen gezet waren. Er staat niet geschreven dat dit terzijde gelegd is. En er staat ook niks geschreven over het feit dat Boeing daarna desalniettemin een brief heeft gestuurd met de mededeling dat men bij de inspectie gewoon had kunnen zien dat de ophanging niet deugde.

Minister **Netelenbos**: Ik kom over de brief en het standpunt van Boeing nog te spreken. Ik hecht er wel aan om, ook vanwege de precisie, dit onderdeel van mijn bijdrage successievelijk af te werken. Ik nodig de heer Van Gijzel uit om aan het eind van dit onderdeel van mijn bijdrage te bezien of er nog iets ontbreekt. Ik hecht evenwel aan het gegeven dat de Raad voor de luchtvaart een onafhankelijke instantie is. In diens handen hebben wij het onderzoek neergelegd. Dat doen wij nog en dat blijven wij straks

ook doen bij de Raad voor de transportveiligheid. Dat betekent derhalve dat het oordeel van die raad op zichzelf zeer zwaar dient te tellen. Zo hebben wij dat bij wet geregeld.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik wil u niet de hele tijd in de rede vallen, maar u zegt nu twee keer dat de Raad voor de luchtvaart volgens de Luchtvaartongevallenwet verantwoordelijkheid draagt. De commissie heeft terecht geconstateerd dat de vigerende wet die op deze ramp van toepassing was, de oude Luchtvaart-rampenwet was. Ten aanzien van die wet draagt de minister van Verkeer en Waterstaat de verantwoordelijkheid. Uw voorgangster en uw voorgangster gingen hier dus over en dit ging dus niet onder de verantwoordelijkheid van de Raad voor de luchtvaart. Dat heeft men formeel wel zo geregeld, maar feitelijk zat dit van wetswege zo niet in elkaar.

Minister **Netelenbos**: Ik kom natuurlijk nog te spreken over de verschillende wetten en het zogenoemde winkelen tussen die twee wetten, maar ik wijs er wel op dat de Raad voor de luchtvaart, die deze brief heeft geschreven, de huidige Raad voor de luchtvaart is die op de vigerende wetgeving in positie is gebracht. Voor de helderheid lijkt het mij beter dat ik mijn betoog vervolg en dat de heer Van Gijzel beziet of hij straks nog aanleiding vindt om opnieuw daarop terug te komen.

Ik meen dat het van belang is om een paar opmerkingen te maken over de wijze waarop het toezicht in de luchtvaart door inspecties is geregeld. In de eerste plaats geldt het leidend beginsel van soevereiniteit en dat betekent dat het thuisland van het luchtvaartuig en de daar geldende registers het uitgangspunt vormen. In het geval van El Al was Israël verantwoordelijk voor de controles op de luchtvaartuigen. Dat zijn de zogenoemde ICAO-standards. In die zin is het ook logisch dat de staat van de toestellen en de vluchtuitvoering primair afhangen van de organisatie op die thuisbasis. De platforminspecties kunnen derhalve niet dominant zijn, omdat die binnen korte tijd moeten plaatsvinden. Die inspecties zijn aanvullend.



## Netelenbos

Als er gerede twijfel is over hoe een land omgaat met zijn inspecties, kan een bepaald vliegtuig worden geweigerd. Een toenemend aantal landen heeft bilaterale luchtvaart-overeenkomsten gesloten, waarin een zogenoemde safety clause is opgenomen. Dat betekent dat de partners wederzijds het recht hebben om elkaars veiligheidssystemen te beoordelen. Dat is een enorme verbetering en Nederland is op dat punt zeer actief. In de jaren zeventig is het veiligheidstoezicht van correctief naar preventief toezicht veranderd. Dat heeft ertoe geleid dat er een sterke groei aan de orde is van het veiligheidsniveau zonder dat er sprake is van een enorme vergroting van de toezichtspanning. Je gaat als het ware naar een metatoezicht. Internationaal is men het erover eens dat dit leidt tot een enorme vergroting van de veiligheid in het vliegverkeer.

Voorzitter! Ik kom nu bij het zogenaamde winkelen tussen twee wetten, waarover zojuist ook al een opmerking is gemaakt. In de schriftelijke beantwoording spreekt de regering over zorgvuldig winkelen tussen twee wetten. Uiteraard moet ik dat uitleggen. Welke situatie was er in 1992 aan de orde? In de eerste plaats hebben wij te maken met een bepaling die luidt: ICAO Annex 13 van het Verdrag van Chicago en die geldt vanaf 1984. Daarin is afgesproken dat er bij ongevalsonderzoek niet sprake moet zijn van de beantwoording van de schuldvraag, maar dat men moet kijken naar de oorzaak van het ongeval. Om die reden is bijvoorbeeld ook de tuchtspraak verdwenen uit de Luchtvaartongevallenwet. Die stond nog wel in de Luchtvaartrampenwet. Tuchtspraak heeft te maken met de schuldvraag. In 1984 was dus in ICAO-verband al bepaald dat dit procedures vermengt en ook onzuiverheid in de procedures brengt. Om die reden moet men dat niet doen. Vandaar dat de tuchtspraak eruit getild is en er normale juridische procedures gelden ten aanzien van de schuldvraag. Dat betekent dat ook voor de Luchtvaartongevallenwet die situatie is geïntroduceerd.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik begrijp de redenering van de minister goed op basis van de nieuwe wet. Maar de minister moet toch erkennen dat zelfs met een brief naar de Tweede

Kamer een bestaande, vigerende wet niet opzijgeschoven mag worden. In die bestaande, vigerende wet stond dat er tuchtrecht moest plaatsvinden en dat heeft niet plaatsgevonden.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik was nog maar heel aan het begin van mijn uitleg waarom er gewinkeld is tussen wetten. Misschien is het beter om dat eerst af te maken.

De heer **Reitsma** (CDA): U mag best uw verhaal afmaken, maar ik neem aan dat u het met de analyse die ik zojuist in mijn interruptie heb neergelegd, wel eens bent. Immers, ook u kunt wetten niet zomaar aan de kant schuiven. Een wet is een wet en de regering behoort wetten uit te voeren.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Die wet is niet zomaar aan de kant gezet; er is zorgvuldig met twee wetten gewerkt. Het onderdeel tuchtrecht ging over de schuldvraag. De schuldvraag had te maken met de bemanning van het vliegtuig en zoals wij allen weten, is die bemanning omgekomen bij het ongeval. Dat betekent dan ook dat de werking van het tuchtrecht niet heeft kunnen functioneren ook al had men het willen toepassen. Dat is de feitelijke situatie. Los van de vraag hoe het winkelen is georganiseerd en hoe het overleg met de Kamer aan de orde is geweest in de afgelopen periode, het tuchtrecht was niet meer mogelijk als gevolg van het omkomen van de bemanning want daar richt de tuchtspraak op.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik heb twijfels over de laatste uitleg van de minister, maar mijn vraag richt zich meer op het volgende. Als in de oude wet die op dat moment gold, staat dat er tuchtrecht moet plaatsvinden, dan mag een minister, zonder dat die wet in formele zin is ingetrokken, niet zeggen dat het niet uitgevoerd hoeft te worden. De minister kan nader spreken over de wijze van invulling, maar nu komt de regering tot de conclusie dat er geen tuchtrecht behoefde plaats te vinden omdat geanticipeerd werd op de nieuwe wet. Dat is onjuist.

Minister **Netelenbos**: Dit punt over het tuchtrecht heb ik uitgelegd op de wijze waarop dat moet, omdat tuchtrecht zich richt op de bemanning van het vliegtuig. Los van de

vraag hoe met die twee wetten is omgegaan, moet de conclusie zijn dat tuchtspraak niet had kunnen functioneren als gevolg van het overlijden van de bemanning. Op geen ander richt het tuchtrecht zich in de Luchtvaartrampenwet. Het richt zich bijvoorbeeld niet op de luchtverkeersleiding, als dat de suggestie zou zijn.

De heer **Reitsma** (CDA): Mijn enige suggestie was dat het tuchtrecht zich niet op de bemanning richt, maar op de maatschappij waar de bemanning in dienst is.

Minister **Netelenbos**: Nee, zo werkt dat niet. Tuchtrecht heeft te maken met de kwalitatieve standaard van het personeel dat betrokken is bij in dit geval luchtvaart, zoals wij dat ook kennen in de zeescheepvaart. Het richt zich op de kwaliteit van diegenen die het vliegtuig hebben bestuurd.

De heer **Reitsma** (CDA): Nu kan ik het niet meer volgen. Ik kan het echt niet meer volgen!

Minister **Netelenbos**: Misschien is het toch beter...

De heer **Reitsma** (CDA): Nee, wat u nu zegt, kan ik niet volgen. Als op basis van de oude wet tuchtrecht moet plaatsvinden – u heeft erkend dat dat in de wet staat – behoort dat als het gaat om de schuldvraag, te worden toegespitst op de maatschappij waar de bemanning in dienst is.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik begin mijzelf geweldig te herhalen. Het lijkt mij daarom beter dat ik uitleg waarom er met twee wetten is gewerkt en hoe daar tegenaan moet worden gekeken.

Voorzitter! In een gesprek met de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat is dit vraagstuk richting de Tweede Kamer aan de orde geweest, en wel op 8 oktober 1992. Daarbij is het probleem geschetst zoals wij dat ook bij de schriftelijke beantwoording verder hebben uitgewerkt, namelijk dat sprake was van een oude wet, de Luchtvaartrampenwet, dat vanaf 1 januari de Luchtvaartongevallenwet aan de orde zou zijn en dat in de wet geen overgangsbepaling zat. Je kon dus niet van de ene naar de andere wet komen. Dat is op zichzelf overigens

## Netelenbos

wel een les die kan worden geleerd: het is altijd goed om na te denken over overgangsmatregelen. Je weet tenslotte maar nooit waarvoor je komt te staan. Zoals gezegd, is dat besproken op 8 oktober. Vervolgens is daarover een brief aan de Tweede Kamer gestuurd op 5 november 1992. In de afgelopen zes jaar is dat nooit een punt van discussie geweest. Wat dat betreft gaat het vooral om de helderheid van de procedure. Een belangrijke vraag is, of die goed is gehanteerd.

Voorzitter! In algemene termen is gevraagd of het juridisch zuiver is dat wordt gewinkeld tussen twee wetten, zij het zorgvuldig. Voor de hand ligt dat wordt gewerkt met de vigerende wet. Vervolgens kun je wel vooruitlopen op de nieuwe wet, maar dan zo dat dat niet in strijd is met de bestaande wet, en dat binnen de randvoorwaarden van de bestaande wet de regels van de nieuwe wet kunnen worden toegepast.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik houd tegen dat hierover in de afgelopen jaren, na de brief van 5 november 1992, niet is gesproken. In het eerste algemeen overleg met de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat is bijvoorbeeld over de positie van de vooronderzoeker en de schijn van belangenverstrengeling gesproken. Dat kwam nu precies voort uit de discussie over selectief winkelen. Dat staat voor mij dus als een paal boven water, en het is terug te vinden in de verslagen van de algemene overleggen. Ik stel feitelijk vast dat dat het punt helemaal niet is. Vraag aan de minister is, hoe zij oordeelt over de situatie waarin aan de ene kant de behoefte bestond om het onderzoek zo onafhankelijk mogelijk te maken, terwijl aan de andere kant bij de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat een sterke behoefte bestond – zij heeft die niet kunnen onderdrukken – om zich als minister van Verkeer en Waterstaat, voortvloeiend uit datgene wat in de Luchtvaartrampenwet stond, te bemoeien met dat vooronderzoek en de vooronderzoeker. Daar gaat het om! Dát is selectief winkelen.

Minister **Netelenbos**: U verwijst naar de brief van de heer Wolleswinkel, waaruit u heeft geciteerd. Voorzover ik dat op grond van de overlevering kan overzien, had dat

betrekking op het voorlichtingsdeel van de activiteiten van de vooronderzoeker. Met andere woorden: de heer Wolleswinkel vond het nodig om ook de pers te informeren, en de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat was van mening dat dat niet de bedoeling kon zijn. Daar heeft de minister zich dus in concrete zin mee bemoeid, en niet met het onderzoek als zodanig.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): En dat vindt u zorgvuldig winkelen en niet selectief winkelen?

Minister **Netelenbos**: Ik denk toch dat de hoofdvraag is of er onafhankelijk onderzoek is geweest naar de oorzaak van het ongeval of dat de minister zich ook met dat onderzoek heeft bemoeid. Het antwoord daarop moet "neen" zijn. Dat is de hoofdvraag als het gaat om de onafhankelijkheid van het onderzoek. Hoe dan met de media wordt geopereerd, is iets anders. Nu zou dat inderdaad niet meer zo gaan. Als de Raad voor de luchtvaart of straks de Raad voor de transportveiligheid vindt dat men met de pers moet communiceren, dan doet men dat, zonder dat de minister van Verkeer en Waterstaat daar ook maar iets over te zeggen heeft. Ik vind het echter niet een hoofdpunt. Het hoofdpunt moet toch zijn dat het onderzoek onafhankelijk is gebeurd. Dat wordt bevestigd.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik bepaal graag zelf wat ik een hoofdpunt vind, maar natuurlijk mag de minister dat voor haarzelf ook doen. Ik krijg echter wel graag een antwoord op datgene wat ik op dit punt een hoofdvraag vind. Houdt de minister van Verkeer en Waterstaat staande dat er gezien de wijze waarop de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat heeft geopereerd rondom de Luchtvaart-rampenwet en de Luchtvaart-ongevallenwet, sprake is van zorgvuldig winkelen, zeker tegen de achtergrond dat de vooronderzoeker melding maakt van betrokkenheid van de minister bij publiciteitskwesties, wat voor hem de druppel was die de emmer deed overlopen? De emmer was dus al vol. Hoe die emmer vol is geraakt, weet ik niet, maar de emmer was vol. Dan kun je toch niet spreken van zorgvuldig winkelen?

Minister **Netelenbos**: Als het gaat om het zorgvuldig winkelen, gaat het om de onafhankelijkheid van het onderzoek. Wanneer ik terugkijk naar 1992, moet ik constateren dat de minister heeft gecommuniceerd met de Kamer, één keer mondeling en één keer schriftelijk, over het traject dat doorlopen zou worden met die twee wetten. Er is dus niet iets gebeurd dat het daglicht niet kon verdragen. Daar is over gecommuniceerd. Vervolgens is tegen de heer Wolleswinkel gezegd dat hij niet zomaar met de pers mocht gaan praten. Nu ken ik de heer Wolleswinkel al enige tijd en ieder vogeltje zingt zoals het gebekt is. Ik heb dan ook gevraagd wat die emmer was, wat er nog meer speelde dan voorlichting. Er speelde niet meer dan voorlichting. Bij de een is de emmer eerder vol dan bij de ander, maar het ging niet om het ongevals-onderzoek. Ik denk zelf dat als het gaat om de betrouwbaarheid, ook ten aanzien van de vragen hoe het ongeval zich heeft voltrokken en wat de oorzaak was, de hoofdvraag is hoe om moet worden gegaan met de wetgeving.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Misschien mag ik de minister erop wijzen dat in het eerste overleg met de minister van Verkeer en Waterstaat van de zijde van de PvdA ernstige bezwaren zijn aangetekend tegen die insteek. Collega's Feenstra en De Jong hebben er toen op aangedrongen de nieuwe Luchtvaart-ongevallenwet onmiddellijk te implementeren. Mij is nog steeds volstrekt onduidelijk waarom het na de parlementaire behandeling in de Eerste en Tweede Kamer meer dan een halfjaar heeft geduurd voordat die wet geïmplementeerd werd. Wat zou zich ertegen verzet hebben om die wet op 5 oktober alsnog te implementeren? Ik zie de minister van EZ nu lachen en ik ken ondertussen de oorzaak, maar ik ben benieuwd naar de bevindingen van de minister van Verkeer en Waterstaat. Ik wil hier toch opgemerkt hebben dat, hoe je het ook wendt of keert, selectief winkelen in wetten per definitie nooit zorgvuldig is. Laat ik het anders zeggen: winkelen in wetten is nooit zorgvuldig. Wij hebben met elkaar wetten afgesproken die in volle omvang geëffectueerd moeten worden, anders moeten wij ze veranderen. Ik meen

## Netelenbos

dat dat in dit geval niet goed is gelopen.

Met betrekking tot de overgangsbepaling ben ik het met de minister eens dat het beter zou zijn dat, als wij in de toekomst van de ene wet naar de andere wet gaan, er een overgangsbepaling is. Dat is een les voor de toekomst. Dat laat onverlet dat door wat hier is gebeurd, het hanteren van die twee wetten, het niet meer duidelijk was hoe het zat met het tuchtrecht, de schuldvraag – hier is ook een relatie met het openbaar ministerie en de politie – en de verantwoordelijkheid voor het toezicht. Licht die bij de Raad voor de luchtvaart of bij de minister? Wie is daar uiteindelijk aansprakelijk voor, ook in het verkeer met de Kamer? Ik blijf op basis van de analyse die ik eerder heb gemaakt, tot de conclusie komen dat hier echt sprake is van onzorgvuldig winkelen.

**Minister Netelenbos:** Ik heb zojuist al gezegd dat het mogelijk is om vooruit te lopen op nieuwe wetgeving, mits het niet in strijd is met de bestaande wetgeving. Ik moet op basis van de afspraken die toen gemaakt zijn, concluderen dat het op zichzelf wel kon. Met betrekking tot het punt van het tuchtrecht heb ik gezegd dat het niet aan de orde kon zijn als gevolg van het overlijden van de bemanning. Zo wordt dat tuchtrecht uitgelegd. Ik heb nog eens goed laten onderzoeken waar dat tuchtrecht zich op richt. Er is dus met die twee wetten op zodanige wijze gewerkt, dat er geen spanning was met de werking in de praktijk. Ik doel daarmee op het ongevalsonderzoek. De heer Van Gijzel vroeg waarom het zo lang moest duren voordat de nieuwe Luchtvaartongevallenwet geïmplementeerd werd. Hij had graag gezien dat die wet in oktober van dat jaar al in het Staatsblad zou zijn geplaatst. De reden waarom dat niet kon, is heel banaal: het kostte enige tijd om een voorzitter en leden van de Raad voor de luchtvaart te benoemen. Daar leefden allerlei ideeën over en dat proces kon niet versneld worden. Vervolgens wijs ik erop dat het na plaatsing van de wet in het Staatsblad weer een maand duurt voordat de wet daadwerkelijk kan vigeren. Er blijken dus allerlei, soms banale redenen te zijn waardoor de wet niet in oktober geïmplementeerd kon worden.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik ben

inmiddels ook op de hoogte van deze achtergrond en ik zal er verder niet op ingaan. Het is een buitengewoon banale reden en dat had juist geen beletsel mogen zijn om in het wettelijk kader helderheid te krijgen, ook over de verantwoordelijkheidsverdeling. Daar is niet op ingegaan en om die banale reden is deze situatie ontstaan, die uiteindelijk toch heel veel vragen oproepen heeft, waardoor er veel open einden zijn gebleven. Ik vind dat die banale reden geen goede grondslag was voor de minister Verkeer en Waterstaat om op dat moment toch die twee wetten te hanteren.

**Minister Netelenbos:** Voorzitter! Dan kom ik bij het party system in het kader van de discussie over de vraag of er sprake was van belangenverstrengeling bij het vooronderzoek. Is er reden om te twifelen aan de uitkomsten van het onderzoek? Het party system is een internationaal aanvaard systeem dat voortvloeit uit Annex 13 van het Verdrag van Chicago. Het wordt gebruikt om deskundigheid van een aantal betrokken partijen te betrekken bij het onderzoek. Dit systeem maakt het mogelijk dat verschillende soorten deskundigheid een rol spelen bij de beoordeling van het ongeval. Die verschillen in achtergronden moeten juist garanderen dat alle visies een rol spelen en dat niet één visie de toon gaat zetten. Dat kan ook te maken hebben met belangen die spelen. Daarnaast beoordeelt de onafhankelijke onderzoeksinstantie de visies van degenen die betrokken zijn bij het party system. Deze instantie bepaalt ook de mate waarin die verschillende partijen betrokken zijn bij het verdere onderzoek. Het systeem biedt dus voldoende tegenwicht om ervoor te zorgen dat niet één visie dominant kan worden. Het lijkt mij een belangrijke constatering dat er een onafhankelijk onderzoek is gehouden.

Voorzitter! Door alle woordvoerders zijn vragen gesteld over de cockpit voice recorder.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Bij een groot blok antwoorden bestaat het gevaar dat bepaalde vragen niet beantwoord worden. Ik heb in eerste termijn gevraagd naar de kwaliteitsborging. Er zijn toen bepaalde handtekeningen en stempels niet gezet of gemeld en

daarover wordt niet gerapporteerd door de Raad voor de luchtvaart. Onder andere de kwestie van de motorophanging heeft de commissie ertoe gebracht de conclusie onder punt 1 te formuleren. Men is volgens de commissie op dat punt onzorgvuldig geweest. Ik zou toch graag de reactie van de regering daarop vernemen.

**Minister Netelenbos:** Dan zal ik nu ingaan op het onderhoud en straks op de cockpit voice recorder. Er zijn vragen gesteld over de brief die Boeing heeft geschreven aan de commissie en over de brief die gaat over het niet door EI Al ontdekken van scheuren bij het onderhoud.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik heb nog een opmerking over het vorige punt. De minister moet hebben kunnen constateren dat de enquêtecommissie in haar rapportage en beantwoording drie inhoudelijke momenten heeft genoemd – en die beperkten zich niet tot de publiciteit – waarop de minister heeft ingetreden bij de vooronderzoeken. Zij moet ook hebben kunnen constateren dat de enquêtecommissie drie momenten heeft genoemd, die zich ook niet tot de publiciteit beperkten, waarop de minister heeft getreden in de positie van de Raad voor de luchtvaart. Ik zou graag willen dat de minister aangeeft wat zij vindt van de beide drie momenten. Zij heeft namelijk aangegeven dat het alleen ging om publiciteit, maar ik wil een inhoudelijke benadering horen van deze zes momenten.

**Minister Netelenbos:** Voorzitter! Ik zal daar straks op terugkomen, omdat ik moet achterhalen welke punten de heer Reitsma bedoelt. Hij heeft ze namelijk niet benoemd.

In de loop van het onderzoek naar de oorzaak van de ramp werd duidelijk dat er een fundamenteel verschil van mening bestond en nog steeds bestaat tussen EI Al en Boeing, namelijk of er tijdens de "non destructive" inspectie van de "outboard midspar fusepin", uitgevoerd op 18 juni 1992, al dan niet een detecteerbare vermoeiingscheur in deze breukpen aanwezig was. Omdat dit verschil van mening losstaat van de meest waarschijnlijke oorzaak van de ramp, namelijk het als eerste afbreken van de "inboard midspar fusepin", is door de ongevalsonderzoekers hier verder

## Netelenbos

geen uitspraak over gedaan. Dit was in lijn met de uitgangspunten van het ongevalsonderzoek, omdat dit zou plaatsvinden in de geest van de nieuwe Luchtvaartwet conform ICAO Annex 13. De commissie is van mening dat de Raad voor de luchtvaart, waar het gaat om de controle van de inspectie door El Al, onvolledig en oppervlakkig is geweest, en dit brengt mij tot de volgende opmerking, mede naar aanleiding van de vraag van de leden Van den Berg en Rosenmöller. Wij moeten erg voorzichtig zijn met de manier waarop hier over een onafhankelijk orgaan wordt gesproken, omdat de expertise en onafhankelijkheid van de raad buiten de discussie moeten blijven staan, gezien de manier waarop wij dat bij wet hebben geregeld. Dit is dus van belang bij de beoordeling van de brief van de Raad voor de luchtvaart.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik probeer het nu echt voor de laatste keer. Begrijp ik goed dat het antwoord op vragen over de tekortkoming bij de kwaliteitsborging is: houd goed in de gaten dat het een onafhankelijk orgaan is?

Minister **Netelenbos**: Neen. Ik heb al eerder aangegeven hoe het zit met de kwaliteitsborging, wat de rol is van het land van herkomst en wat Nederland doet met vliegtuigen die zich in ons land bevinden. Er is nog steeds geen aanleiding om te denken dat het onderhoud bij El Al niet op orde is. Daar is uitermate goed en precies naar gekeken. Dat is dus erg belangrijk als het gaat om de internationale manier van doen bij de constatering of luchtvaartmaatschappijen en thuisstaten hun verantwoordelijkheid nemen. Daarnaast is gekeken naar de oorzaak van het ongeval. Wij moeten daarbij iets opvallends meewegen. Nadat door Nederland was geconstateerd dat de "fusepin" was afgebroken, heeft Boeing voor 2 mld. aan investeringen gerealiseerd en de pennen vernieuwd. Dat doet een vliegtuigfabrikant volgens mij niet wanneer er geen aanleiding is om te denken dat er daadwerkelijk iets aan de hand is. De waarschijnlijke oorzaak van de ramp is de inboardpen en niet de outboardpen. Boeing en El Al zijn daarover nog steeds onderling in dispuut. De constatering van de onderzoeker behoeft onzes

inziens niet ter discussie te worden gesteld.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Ik ben het er mee eens dat onafhankelijk onderzoek belangrijk is. Ik ben het ook eens met het feit dat Boeing fors geïnvesteerd heeft, namelijk 2 mld. Dat staat niet ter discussie. Ik vraag de minister alleen of het niet beter zou zijn geweest als in het rapport van de Raad voor de luchtvaart de tekortkomingen betreffende de kwaliteitsborging, die zijn vastgesteld, namelijk het ontbreken van handtekeningen en stempels, teruggevonden hadden kunnen worden. De voorzitter van de commissie zei vorige week nog dat pech onderweg in de luchtvaart een lastig probleem is. Zou het niet beter geweest zijn als die tekortkomingen in het rapport van de Raad voor de luchtvaart vermeld waren?

Minister **Netelenbos**: Ik ben het met de heer Rosenmöller eens dat de Raad voor de luchtvaart dient te constateren of parafen en handtekeningen ontbreken. De beoordeling van de oorzaak van de ramp en de wijze waarop aan kwaliteitscontrole wordt gedaan, kunnen echter niet ter discussie worden gesteld op basis van hetgeen wij weten.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Ik ben blij met de een na laatste opmerking van de minister van Verkeer en Waterstaat.

Ik wil nog even terugkomen op de oorzaak van de ramp. Boeing heeft de motorophanging voor enorme bedragen vervangen. Daar was ook alle reden toe, gelet op andere ongevallen. De kwestie is niet dat Boeing ontkent dat de motorophanging de oorzaak is. Boeing zegt echter wel dat men het had kunnen zien bij de inspectie. Het komt er dus op neer dat volgens Boeing de motoren er niet af hadden hoeven vallen als de inspectie destijds gronding uitgevoerd was. Boeing maakt er verder geen punt meer van, want zij moeten toch die motoren vervangen en dat bedrag uitgeven. Dat is de redenering. Het gaat niet om de oorzaak, maar om het feit dat de inspectie niet goed heeft plaatsgevonden.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Het is lastig om hier een discussie te beginnen over de vraag wie gelijk heeft. Men is er in het dispuut tussen

Boeing en El Al ook nog niet uitgekomen. De vermoedelijke oorzaak van het ongeval is waarschijnlijk de inboardpen en niet de outboardpen. Iedereen is het erover eens dat die waarschijnlijk de oorzaak is. Dat moet ik constateren. Meer kan ik daar vanaf deze plaats niet over zeggen.

Voorzitter! Over de conclusie van de commissie inzake de onjuiste informatie over het vliegen van rechter- of linkerbochten, herkenbaar als de 18de o, merk ik het volgende op. Deze informatie is daags na het ongeval verstrekt met de kennis van dat moment. Bij nader onderzoek, onder andere door de Raad voor de luchtvaart, is gebleken dat het vliegen van linker- of rechterbochten bij motoruitval sterk afhankelijk is van vliegtuigtype, wijze van voortstuwing, het aantal en de plaats van de motoren. Linksom draaien was, zo bleek uit het onderzoek, in dit specifieke geval ook mogelijk geweest.

De minister gaf in haar brief van 7 oktober overigens aan dat de bijgevoegde informatie "gezien de complexiteit van de ramp en het feit dat ons inzicht erin nog zeer onvolledig is, als voorlopig moet worden beschouwd". Einde citaat. Dat schetst voldoende het kader waarin deze informatie destijds en mijns inziens ook nu bezien dient te worden.

Over de cockpit voice recorder zijn verschillende opmerkingen gemaakt. Het is uitermate jammer dat die cockpit voice recorder niet is gevonden. Tegelijkertijd kan gesteld worden dat het niet beschikbaar zijn van de cockpit voice recorder bij het onderzoek naar de oorzaak van het ongeval geen essentiële factor is geweest. De commissie stelt dat naast enkele andere mogelijkheden "de cockpit voice recorder kan zijn gestolen van de rampplek, of van de tijdelijke opslag Gulden Kruis". Einde citaat.

Uit de feiten van het ongevals-onderzoek, waaronder de zoekactie naar de cockpit voice recorder, is naar alle waarschijnlijkheid af te leiden dat de cockpit voice recorder abusievelijk is afgevoerd met het metaalafval uit de flats en is verschroot. Welke aanwijzingen zijn daarvoor? Dat zijn uitspraken van de brandweerman Vervoort en de verklaring van een berger dat een voorwerp, gelijkend op de cockpit voice recorder, in een container is

## Netelenbos

gegooid en dat die container waarschijnlijk niet naar Schiphol is gegaan, maar naar de vuilstort is getransporteerd. Van belang is ook dat enkele weken na het ongeval een deel van het afgevoerde metaal al was verschromt en via Klöckner Scrap Trading & Processing BV te 's-Gravendeel was doorverkocht naar Spanje. Als die cockpit voice recorder zich in dat metaalafval heeft bevonden, is iedere gelegenheid om die cockpit voice recorder terug te vinden weggenomen.

Uit het onderzoek van Bureau vooronderzoek zijn geen aanwijzingen naar voren gekomen die duiden op diefstal van de cockpit voice recorder. Om die reden heeft BVO ook geen aangifte gedaan van mogelijke diefstal. De minister van Justitie zal straks nog verder ingaan op dit hele vraagstuk. Er zijn nog vele activiteiten ontplooid, waaronder een oproep in het programma Opsporing verzocht, om te kijken in hoeverre er toch weer nieuw licht op deze zaak zou kunnen komen.

Voorzitter! Alle woordvoerders hebben aandacht gevraagd voor het verarmd uranium. Op 7 oktober werden verarmd uranium balansgewichten gevonden in de wrakstukken in hangar 8. De gevonden verarmd uranium balansgewichten werden aangetroffen in vrijwel onbeschadigde conditie. Er zit om dat verarmd uranium een laag nikkel. Dat nikkel smelt bij 1450°C. Dat is ook aangebracht als bescherming tegen het smelten, verbranden en verstoffen van het verarmd uranium. Alle betrokken deskundigen – de deskundigen van Boeing, de FAA, Pratt & Whitney, de KLM-stralingsdeskundige en de in hangar 8 aanwezige ambtenaren, en die van VROM – waren van mening dat er, gezien het geringe stralingsniveau, geen sprake was van gevaar voor de volksgezondheid. Dat is belangrijk. Ik kom daar later nog over te spreken, maar dat is in de hele redenering omtrent de gebeurtenissen een belangrijk startpunt van de beoordeling door alle medewerkers ter plekke. De nikkelbeschermingslaag bleek na de vondst intact. Uit navraag bij de FAA – de Amerikaanse rijksluchtvaartdienst – is gebleken dat er geen gevallen bekend zijn waarbij er na vliegtuigongevallen gesmolten of verbrand verarmd uranium balansgewichten zijn gevonden. Men is dus ook nog steeds van oordeel dat het onwaarschijnlijk is dat zoiets

gebeurt, gezien de gemiddelde temperatuur van een kerosinebrand. Die ligt tussen de 990 en 1100°C. Verder wijst men op de relatief lange opwarmtijd van het materiaal, terwijl de brand zeer kort en hevig is.

Daar komt nog bij dat in dit concrete geval in de Bijlmer het verarmd uranium in de staart van het vliegtuig zat. Zoals bekend, was de staart het relatief minst beschadigde deel van het vliegtuig. Dat deel lag ook niet in het centrum van de brandhaard en is over de flat geslagen. Volgens de deskundigen heeft zich daar dan ook niet de hoogste temperatuur voorgedaan. Dat is belangrijk voor de beoordeling van de bewering dat die staven niet zijn gesmolten en verstoofd. Op grond van deze gegevens kon met redelijke zekerheid worden gesteld dat de risico's voor verbranden, smelten en verstoffen in dit specifieke geval zeer gering waren.

Het onderzoeksteam heeft besloten tot afvoer van verarmd uranium conform de wettelijke eisen. Een en ander is in overleg gebeurd met de medewerkers van VROM en de KLM. Daar behoorden dan instructies bij voor degenen die belast waren met het afvoeren. Die instructies zijn gevolgd, zoals dat geldt voor normaal straalhygiënisch handelen. Het was dus niet het gevolg van een andere inschatting van de stralingsdeskundige van de gezondheidsrisico's. Al de instructies zijn gegeven, zoals het omgaan met het verarmd uranium en de overalls en de zware werkhandschoenen die gedragen moeten worden. Dat staat ook in de instructie. Een en ander vloeide automatisch voort uit die instructie. De instructie spreekt niet van stofmaskers. Het KLM-personeel had zelf, vanaf het begin, op 5 oktober, overalls en werkhandschoenen aan. Voor de overige medewerkers was dit het geval vanaf 5 oktober. Er waren witte wegwerp-overalls aanwezig en er waren handschoenen beschikbaar. Die zijn overigens niet door eenieder gebruikt. Dat kan men ook zien. Ik heb er foto's van gezien. Er is te zien dat veel mensen in hun gewone kleding rondlopen in hangar 8. Er werd ook van uitgegaan dat de kleding die beschikbaar werd gesteld, bedoeld was tegen het vuil worden van de eigen kleding en niet tegen het in contact komen met radioactieve onderdelen. Voor het

stof en het vuil worden waren desgewenst stofkapjes beschikbaar.

Zoals bekend, is over de voorzorgsinstructies niet gecommuniceerd naar de hulpverleners op de rampplek. Na de hectiek van de eerste dagen waren echter de mensen in de hangar niet meer of minder beschermd dan de mensen op de rampplek. Ook dat is te zien op de foto's die zijn gemaakt. Ik zie de heer Van Gijzel kijken. Op foto's is te zien dat mensen in hangar 8 in hun gewone kleren rondlopen. Dat tekent de beoordeling die is gemaakt door de betrokken medewerkers. Men zag, op grond van de vondst, geen aanleiding om te denken dat er iets heel specifiek aan de hand was. Dat is ook de start geweest van de gemaakte inschattingfout. Op zichzelf is dat ernstig te noemen, ook gezien de maatschappelijke relevantie en de emotionele lading die is gekoppeld aan de term verarmd uranium in relatie tot een grote ramp. De medewerkers die betrokken waren bij het bergen van het verarmd uranium hebben dit dus gezien als een normale procedure en een normale handeling, zoals die aan de orde is bij het ruimen van zaken die bij een ramp plaatsvinden.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De minister wijst op foto's. Ik heb die foto's ook gezien. Ik heb ook televisieopnamen gezien. Er wordt op de rampplek soms gewoon met blote handen geborgen. Dat is te zien. Sommige mensen hebben niet eens handschoenen aan. Veel hebben dat wel, maar niet allemaal. Het gaat erom dat er een instructie ligt van de FAA. Daar zijn er niet veel van. Daarin staat dat als een toestel neerkomt en ontbrandt, die en die maatregelen genomen moeten worden. De KLM meldt op maandagochtend dat er mogelijk anderszins verarmd uranium in het toestel zit, maar doet verder niet zoveel. Op woensdagochtend wordt het gewoon gevonden. Er is te zien dat in de hele hangar aan alle wanden instructies hangen over wat men moet doen. Dan gaat het niet om dezelfde bescherming als op de rampplek. In de hangar wordt de kruiwagen vrijgemaakt, er gaat plastic in en er komen afvoervaten. Men mag het niet met de handen pakken. Daarvoor zijn de handschoenen. Het verarmd uranium moet samen met de handschoenen afgesloten worden. Dat is heel iets anders dan op de

## Netelenbos

rampplek is gebeurd. Ik vind dat als men voor zichzelf dit soort beschermende maatregelen treft en dat soort dingen opklapt aan de wanden, het echt geen pas geeft dat men het de mensen op de rampplek niet meldt. Ik heb daar eerder andere kwalificaties aan gegeven. Ik sta daar nog steeds achter. Ik vind het echt een onvergeeflijke fout.

**Minister Netelenbos:** Voorzitter! Ik ben het eens met de heer Van Gijssel dat er een ernstige inschattingfout is gemaakt bij dit vraagstuk. Terugkijkend vind ik dat het anders had gemoeten. Wij moeten wel precies zijn, in die zin dat bij het beeld dat er sprake is van een ernstige bedreiging van de volksgezondheid, een aantal andere punten meegenomen moet worden. Ik doel op de beoordeling van de deskundigen en de kennis die wij hebben, naar aanleiding van een aantal andere vliegtuigongelukken die helaas zijn gebeurd. Ook dit moet meegewogen worden om niet onnodig onrust te blijven genereren. Dat is buitengewoon belangrijk.

**De heer Van Gijssel (PvdA):** Daar ben ik het op zichzelf mee eens; ik heb daar gisteren ook iets over gezegd. Ik wil het echter wel in de historische context plaatsen, zoals u ook iedere keer vraagt. Veel van deze kennis is pas achteraf bekend geworden. Op 4 oktober lag er de instructie van de FAA en lagen er instructies op basis van de Arbo-regelingen bij de KLM. Die hielden in: beschermende maatregelen zodra er sprake was van verarmd uranium. Daar moest dan toch van worden uitgegaan. Wat betreft het element van eventueel gevaar voor de volksgezondheid, constateer ik, ook aan de hand van de foto op bladzijde 207 van het enquête-rapport, dat er gewoon gecorrodeerde, geoxideerde uraniumstaven hebben gelegen. Als je die met blote handen beetpakt en je krijgt het vervolgens binnen, kan dat buitengewoon vervelende gevolgen voor de gezondheid hebben. Er moest dus in ieder geval zorgvuldig mee worden omgegaan.

**Minister Netelenbos:** De oxidatie is later ontstaan. In het schroot dat buiten was geplaatst, zaten namelijk nog steeds staven verarmd uranium en in de loop van de tijd is toen door weersinvloeden en onder invloed van zuurstof oxidatie ontstaan. Dat

was dus zeker niet aan de orde ten tijde van de ramp en het lijkt mij van belang om dat te zeggen. Dat neemt niet weg dat ik het op zichzelf met de heer Van Gijssel eens ben dat het opmerkelijk is dat in hangar 8 wel voorschriften hingen en dat die niet aanwezig waren op de rampplek zelf. Anderzijds moet helder zijn dat de beoordeling van de risico's steeds dient te geschieden op basis van de kennis die wij hebben.

**De heer Rosenmöller (GroenLinks):** De oorzaak van het feit dat de beschermingsinstructie wel in hangar 8, maar niet op de rampplek aanwezig was, was dat de informatie hierover niet is doorgegeven. De uiteindelijk verantwoordelijken hadden ervoor kunnen zorgen dat het beschermingsniveau op de rampplek gelijk was aan het beschermingsniveau in de hangar. Het heeft dus rechtstreeks te maken met het feit dat mensen deze informatie voor zich hebben gehouden.

**Minister Netelenbos:** In ieder geval was er geen sprake van een gecoördineerde informatieverstrekking. Als dat uw standpunt is, ben ik het daarmee eens. Dat neemt niet weg dat de voorschriften te maken hadden met het pakken, het vervoeren en het bergen van verarmd uranium. Daarom heeft de KLM-Arbo-dienst de bewuste mededeling in hangar 8 opgehangen.

**De heer Rosenmöller (GroenLinks):** Ambtenaren van de RLD en van de Inspectie milieuhygiëne hadden ook een andere afweging kunnen maken en hadden dit wél kunnen melden aan hun superieuren. In de stukken staat ook dat het beter ware geweest als dit gebeurd zou zijn, wat ik gisteren een "eufemisme" heb genoemd. De minister van Binnenlandse Zaken heeft hierbij de term "onacceptabel" gebruikt en u hebt zelf ook een stevige krachtterm gebruikt. Als die informatie wél aan de superieuren was gemeld, was er natuurlijk voor gezorgd dat via het ministerie van VROM, het ministerie van Verkeer en Waterstaat of langs welke weg dan ook de bescherming die in hangar 8 aanwezig was, ook op de rampplek aanwezig zou zijn geweest. Daar mag ik toch van uitgaan?

**Minister Netelenbos:** Ja, dat lijkt mij voor de hand te liggen.

**De heer Van Bommel (SP):** De conclusie van de minister is dus dat de voorschriften die in hangar 8 golden, eigenlijk ook op de rampplek gehanteerd hadden moeten worden, gezien de risico's die er wel degelijk waren. Daarmee wijkt de minister af van de schriftelijke beantwoording van mijn vraag op dit punt, want in die beantwoording staat: "De regering geeft toe dat de maatschappelijke reactie op verarmd uranium is onderschat, en erkent dat de informatie zo snel mogelijk bij beleidsverantwoordelijken, het crisiscentrum en het beleidscentrum bekend had moeten zijn". In dit antwoord gaat het dus alleen om de maatschappelijke reactie, maar de minister voegt er nu iets aan toe, want zij zegt dat er ook uit een oogpunt van gezondheid aanleiding was om de informatie te melden op de rampplek.

**Minister Netelenbos:** Nee, dat hebt u mij niet horen zeggen. In reactie op de heer Rosenmöller heb ik gezegd dat, waar door de KLM-Arbo-dienst voorschriften waren opgehangen in hangar 8, het voor de hand had gelegen dat die voorschriften ook waren gecommuniceerd naar de rampplek, opdat men daar die voorschriften had kunnen hanteren. U mag dit niet omdraaien door te stellen dat er sprake was van risico's voor de volksgezondheid en dat ik dit niet toegeef.

**De heer Van Bommel (SP):** De mededelingen in hangar 8 hadden betrekking op het aanraken, het oppakken en het vervoeren van verarmd uranium. Daar kreeg men toch ook op de rampplek mogelijk mee te maken? Dan zouden die veiligheidsvoorschriften die betrekking hebben op de gezondheid, niet op de maatschappelijke reactie, toch ook moeten gelden voor de mensen op de rampplek?

**Minister Netelenbos:** Op zichzelf ben ik het er dus mee eens dat ze ook hadden moeten gelden voor de mensen op de rampplek. Maar u legt een lineair verband tussen gezondheid en het niet gecommuniceerd zijn naar de mensen op de rampplek. Dat nu kan niet zomaar het geval zijn, omdat zoals wij met de kennis van nu weten, het gezondheidsrisico

## Netelenbos

minimaal was en omdat het gaat om algemene voorschriften die nu eenmaal aan de orde zijn bij het bergen van verarmd uranium. Dat zijn voorschriften die dienen te worden gehanteerd uit voorzorg. Over het intact zijn van de staven verarmd uranium en de balansgewichten heb ik zojuist gezegd wat ik heb gezegd. Ik denk niet dat het goed is om dat in twijfel te trekken.

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter! Dit is allemaal met de wetenschap van achteraf. Als op het moment dat in hangar 8 verarmd uranium is aangetroffen, daar wel de algemene voorschriften gelden, dan kan de minister van Verkeer en Waterstaat toch niet met droge ogen beweren dat die voorschriften niet ook hadden moeten gelden op, en dus gecommuniceerd hadden moeten worden naar, de rampplek.

Minister **Netelenbos**: Dat doe ik ook niet. Daar zijn we het volstrekt over eens, voorzitter.

Ik kom nu te spreken over de zes o's met betrekking tot het verarmd uranium. In de eerste plaats gaat het dan om de radioactiviteit. Op 20 september 1993 schrijft de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat dat er geen radioactieve stoffen aan boord zijn. De commissie stelt dat er wel radioactief afvalmateriaal was verwerkt in de constructie en dat de minister daarvan op 20 september geen melding maakt. Het betreft hier – en dat is in de discussie al aan de orde geweest – een verwarring over de interpretatie van het begrip "aan boord". Het is overduidelijk dat het antwoord van de minister gericht was op de lading. Zij schrijft: "Kernpunt hiervan was dat de lading van het toestel mede in relatie tot de hoeveelheid brandstof aan boord niet van dien aard was dat deze relevant was voor de blus- en bergingswerkzaamheden. Er waren geen radioactieve dan wel extreem gevaarlijke stoffen aan boord."

De kennis over de aanwezigheid van het verarmd uranium was door de onderzoekers uit hangar 8 niet doorgegeven aan de bewindsvrouw. Zij schrijft dus ook niet over de verwerking van verarmd uranium in de constructie.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Dit luistert nauw. Ik haal daarom de exacte vragen van de heer Van Gijzel erbij. De kern van zijn eerste vraag

is: bevatte de El Al-Boeing, dus het vliegtuig, brandbare en gevaarlijke stoffen? Dan kan de minister toch niet zeggen dat er alleen wordt gevraagd naar de lading. Er wordt alleen geantwoord over de lading. De beantwoording van het resterende deel van de vraag blijft achterwege. Wat de brug slaat met het vorige, is dat de minister aan de burgemeester en de commandant van de brandweer alleen de gevaarlijke stoffen aan boord meldt, terwijl de vraag een heel andere was.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Volgens mij hebben wij het hier over een o die betrekking heeft op het begrip "aan boord" en op de vraag of de minister uitsluitend heeft gesproken over de lading of ook over de balansgewichten. De letterlijke tekst van de brief van 20 september lezend, denk ik dat het uitdrukkelijk ging om de lading en het feit dat er geen radioactieve lading aan boord was.

De heer **Reitsma** (CDA): Als collega Van Gijzel in 1993 aan de minister vraagt of er in het toestel, het vliegtuig in totaliteit, brandbare en gevaarlijke stoffen zitten, dan kunt u nu toch niet ontkennen dat daar maar één antwoord op mogelijk is, namelijk dat er uranium in het vliegtuig zit? Dat dit niet tot de lading behoort, is een detail. Dat weten we allemaal. Daar kan toch maar één antwoord op zijn? Dan is het gegeven antwoord toch onjuist geweest?

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Het gaat om het antwoord op de vraag wat de minister toentertijd bedoelde met "aan boord". Ging het om datgene wat in het vliegtuig was gestopt, om het zo maar even te zeggen, of ging het ook om de constructie van het vliegtuig, inclusief de balansgewichten? Mij lijkt, kijkend naar het gebruik van de Nederlandse taal, dat met "aan boord van het vliegtuig" – je gaat aan boord van een vliegtuig of een schip – datgene bedoeld is wat erin zit.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat mag best uw interpretatie zijn, maar de vraag gaat niet over "aan boord". De vraag gaat erover of in het vliegtuig gevaarlijke stoffen zitten. De vraag kan gesteld worden of u net als de toenmalige minister geen onjuiste

informatie geeft. Maar dat laat ik even achterwege. Mijn vraag is of u erkent dat de eerste vraag van collega Van Gijzel in 1993 onjuist beantwoord is.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik probeer uit te leggen wat naar mijn beste weten, kijkend naar de letterlijke tekst, de minister in de brief van 20 september 1993 heeft bedoeld te zeggen. Als je het hebt over iets wat aan boord is, meen ik dat het gaat over iets wat in dat vliegtuig is gegaan. De minister wist overigens toen niet eens dat er sprake was van balansgewichten waarin verarmd uranium was verwerkt en kon dus niet weten dat er iets anders zou kunnen spelen. Als je het hebt over wat er in het vliegtuig aan de orde was wat gevaarlijke stoffen betreft, kun je zeggen dat er ook sprake was van verarmd uranium en dat dit toen niet gemeld is. Ik verklaar dit op de manier zoals ik zojuist deed. Meer is er op dit moment niet over te zeggen, lijkt mij.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik probeer het nog één keer. Er wordt in de eerste vraag niet over "aan boord" gesproken. Dat de minister erover begint, is wat anders. U moet antwoord geven op mijn eerste vraag. U zei net dat de minister op het moment dat de vragen van de heer Van Gijzel binnenkwamen, niet op de hoogte was van het verarmd uranium in de staart van het vliegtuig. De vragen werden gesteld op 17 september 1993. Uit de analyse is naar mijn mening gekomen dat de minister toen er wel van op de hoogte was. Of ik moet mij vergissen en was het een jaar later dat de minister ervan op de hoogte werd gebracht door ambtenaren. Maar goed, mijn eerste vraag betreft het kernpunt.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik begin mijzelf te herhalen. De heer Reitsma is het niet met de uitleg eens. Daar moet hij dan maar conclusies aan verbinden. Ik kan het niet anders uitleggen dan ik heb gedaan.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): In vraag 2 wordt gevraagd welke stoffen aan boord waren. In vraag 3 wordt gevraagd of gevaarlijke stoffen aan boord waren. In vraag 6 wordt gevraagd: zijn er gevaarlijke stoffen

## Netelenbos

in de lading? Dat onderscheid is ook zo bedoeld. Het antwoord over die radioactieve stoffen slaat op vraag 3. Ik kan het niet anders duiden dan dat "aan boord" betekent in het totale toestel. Laat ik een voorbeeld geven. Er is kerosine aan boord. Dat is in de lading of gewoon om mee te vliegen. Er is kerosine in de lading. Dat is iets heel anders. Dat is wel aan boord, maar je weet dat het afgeperkt is in een deel van het toestel. Er is echt een groot verschil in de transportwereld – ik kijk naar de minister van Verkeer en Waterstaat – tussen "aan boord" en "in de lading". Denk maar aan het wegtransport. Dat is volstrekt duidelijk.

De heer **Van Walsem** (D66): In boord!

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De minister was op het moment dat zij de antwoorden formuleerde, niet op de hoogte, zo zegt ze zelf tijdens het openbaar verhoor. Dat was de dienst wél; dat is vastgesteld. De heer Alders – het is uit het openbaar verhoor naar voren gekomen – meldt mij: stel die vragen nou eens aan mij, want ik kan je vertellen dat er wél radioactief materiaal aan boord is. Dat doet hij dan ook veertien dagen later, als ik die vraag inlever.

Dit alles is toch een rare gang van zaken. De dienst weet het, maar stelt de minister er niet van op de hoogte. De minister van VROM weet het uiteindelijk wél en geeft het klip en klaar toe. Ik heb hier toch echt geen goeie gevoelens bij.

Minister **Netelenbos**: Ik kan mij voorstellen dat, wanneer de minister kennis had gedragen van de aanwezigheid van verarmd uranium in de balansgewichten, de tekst anders had geluid dan het geval is geweest. Dat neemt niet weg dat de uitleg die ik geef aan het begrip "aan boord" juist is. Ik geef een ander voorbeeld. Als er gesproken wordt over zaken die aan boord zijn van een vrachtwagen, denkt niemand aan al die dingen die daaronder hangen, zoals sleepkabels, reservewielen enz. Zo werkt het ook nog eens een keer.

Voorzitter! De tweede en derde o hebben te maken met het verarmd uranium en het gewicht daarvan. Op 5 november 1993 schrijft de minister van VROM dat er verarmd uranium in de constructie van het vliegtuig zat, namelijk 385 kilo, waarvan 112 kilo werd teruggevonden. Het

gewicht van twee vaten waarin het verarmd uranium was afgevoerd, werd ten onrechte opgeteld bij het gewicht van het gevonden verarmd uranium. Op 20 september 1994 worden opnieuw Kamervragen gesteld over het verarmd uranium. Ook in dat verband worden drie afvoervaten van 11 kilo meegerekend. De Inspectie milieuhygiëne is op 5 november 1993, waar het gaat om het gewicht van het gevonden verarmd uranium, afgegaan op de informatie van de stralingsdeskundige van de KLM. Het gewicht van het teruggevonden verarmd uranium is dus achteraf onjuist gebleken. Hier wreekt zich dat men afhankelijk is van derden waar het gaat om het kunnen beoordelen van informatie.

De brief die ik zelf heb verstuurd op 9 september 1998 geeft aan dat de aanvankelijke berichtgeving over de hoeveelheid verarmd uranium was gebaseerd op globale opgaven van Boeing. Van die zijde werd gesproken over 340 tot 430 kilo bij dit type vliegtuig. Boeing heeft later, op ons verzoek, een nauwkeuriger berekening opgesteld voor dit specifieke vliegtuig. Daaruit bleek dat er in het vliegtuig minder balansgewicht aanwezig was, namelijk 325 kilo, waarvan bovendien 43 kilo verarmd uranium was vervangen door wolfram. Vandaar dat het in feite ging om 282 kilo verarmd uranium. Hiervan is 163 kilo bruto, mét vaten, en dus 130 kilo netto (zonder vaten) teruggevonden.

De enquêtecommissie heeft dus gelijk wanneer zij stelt dat de aanvankelijke berichten onjuist waren. Zoals gezegd: de informatie was gebaseerd op mededelingen van de KLM en van Boeing. Op zichzelf was het beter geweest wanneer men eerder precisie had betracht door Boeing te vragen voor dit specifieke toestel na te gaan hoe het zat met de hoeveelheden verarmd uranium.

Wat de vierde, vijfde en zesde o betreft wijs ik erop dat op 12 september 1997 de minister van Verkeer en Waterstaat een brief aan de vaste commissie schreef. In die brief komen enkele oneffenheden voor ten aanzien van het moment waarop de RLD weet dat er verarmd uranium aan boord is en het moment waarop en door wie de ECN is ingeschakeld. Tevens wordt geschreven dat getracht is verarmd uranium op te sporen. Voorzitter! Uit het onderzoek van de commissie is

gebleken dat niet op alle bij de ramp betrokken locaties is gezocht. De commissie haalt de brief van 12 september 1997 aan, waarin de minister schrijft: "dat direct nadat bekend was dat verarmd uranium aan boord is, contact is opgenomen met ECN."

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Misschien kan die ene zin nog even voorgelezen worden: "Nadat bekend is dat verarmd uranium aan boord is..."

Minister **Netelenbos**: Dat direct nadat bekend was dat verarmd uranium aan boord is, contact is opgenomen met ECN. Dat is de zin.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het gaat om de woorden "aan boord", zoals u die hier bezigt.

Minister **Netelenbos**: Dat is geschreven. Het was een citaat. Het staat in de brief van 12 september 1997.

De enquêtecommissie concludeert dat dit contact pas in oktober 1993 plaatsvond en niet in 1992. De formulering in de brief van de minister was trouwens iets anders: "Toen eenmaal bekend was dat het vliegtuig met contragewichten van verarmd uranium was toegerust, is contact opgenomen met ECN." Er is actie genomen meteen nadat het de beleidsverantwoordelijken bekend was dat er verarmd uranium aan boord was, mijnheer Van Gijzel. Dat neemt niet weg dat dit helderder had kunnen worden geformuleerd. Bovendien is dit op 6 oktober 1997, dus enkele weken later, in schriftelijke beantwoording aan mevrouw Singh Varma en de heren Rosenmöller en Poppe nog een keer verhelderd. In dezelfde antwoorden van 6 oktober schrijft de minister dat op 7 oktober 1992 de mogelijkheid van de aanwezigheid van verarmd uranium werd onderkend, terwijl het uranium op dat moment reeds was aangetroffen. Ik geef als eerste toe dat het woordje "onderkend" in dezen een ongelukkig taalgebruik is. Het versluiert. Het moet weergeven wat feitelijk bedoeld wordt. Dus ook hier weer dat communicatieve schrijven. Elders in de brief blijkt klip en klaar dat balansgewichten van verarmd uranium zijn gevonden. Het betreft hier dus geenszins onvolledige informatie. Overigens was in 1993 de Tweede Kamer al op de hoogte





De heer Te Veldhuis (VVD)

gesteld van de vondst van verarmd uranium. Er wordt dus niet in deze brief gesuggereerd dat het er niet in gezeten zou hebben. Want veel eerder was natuurlijk al bekendgemaakt dat dit wel het geval was.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): In het kader van dat eerste stukje over het niet melden op de rampplek, waar het allemaal mee te maken heeft en waarvan ik gezegd heb dat het een buitengewoon kwalijk handelen was en de Rijksluchtvaartdienst misschien redenen had om er niet al te veel ruchtbaarheid aan te geven, moeten deze antwoorden gezien worden. Waar het om gaat, is volgens mij nog niet eens "de balansgewichten (...) onderkend". Het is een veelgebruikt citaat, maar even verderop staat dat er "conform milieuvoorschriften afvoer van eventueel aan te treffen balansgewichten ...". Op 7 oktober. Maar toen waren ze al gevonden. De voorschriften zijn pas opgesteld in overleg met de heer Geleyns van de KLM op het moment dat zij op de woensdagochtend door de boordwerktuigkundige van de KLM aangetroffen werden. Hij zegt: even ervan afblijven, wij moeten eerst vragen wat wij hier moeten doen. Dan komen die instructies pas. Ik vind dus echt dat beide citaten de indruk wekken dat men het niet gevonden had en dat er wel instructies zijn opgesteld voor het

eventueel aantreffen. Dat suggereert echter dus niet op 7 oktober, maar op een ander moment, om daarmee weg te blijven van het moment van 7 oktober en dus ook weg te blijven van het feit dat men het had moeten doorgeven op de rampplek.

Minister **Netelenbos**: Als je kijkt naar de teksten, geef ik toe dat het woord "onderkend" geen helder taalgebruik is. Ik vind niet dat je de lading eraan kunt geven die de heer Van Gijzel eraan geeft. Dat gaat bij wijze van spreken uit van een soort van complot, waarin ook de RLD verwickeld is. Ik geloof niet dat op grond van de brieven die voorliggen, die conclusie is te trekken.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): U kent de conceptbrief die naar de Kamer gestuurd zou worden door de heer Wolleswinkel, waar de heer Pruis van zei, wat wij bij toeval in de openbare verhoren hebben gehoord, dat die zo niet weg kon, dat het versluiserend was en incompleet. Daarna is hij licht aangepast. Er was dus niet echt de inzet om een volledig beeld te geven hoe het op dat moment ervoor stond met betrekking tot het moment waarop het gevonden is, wat men gedaan heeft en of men overleg gehad heeft. Daar wordt allemaal niets over vermeld, terwijl in het verslag van de RLD van het overleg na de vondst staat: depleted

uranium. Er is dus gewoon over gesproken en daar wordt helemaal geen melding van gemaakt.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik moet werken met de kennis die ik heb. Ik blijf zeggen dat het woord "onderkend" niet de schoonheidsprijs verdient, maar ik vind aan de andere kant niet dat je er de lading aan kunt geven die nu door de heer Van Gijzel wordt gesuggereerd. Daarmee suggereert hij dat hier bedoeld is om niet te zeggen wat uiteindelijk toch in de brief stond.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Het lijkt er nu een beetje op dat wij de enquête een beetje aan het overdoen zijn. Maar het verbaast mij toch een enigszins dat de minister van Verkeer en Waterstaat, komend van het ministerie van Onderwijs, van het woord "onderkennen" zegt dat het communicatief niet goed is gebruikt. Ik heb nagegaan wat onderkennen echt betekent en dat is: het herkennen te midden van andere zaken van dezelfde soort. In Van Dale staat ook nog dat je het eerst moet hebben gezien voordat je het kunt herkennen. Welnu, in de antwoorden op de vragen staat dat de aanwezigheid van verarmd uranium als balansgewicht is onderkend. Een paar alinea's verderop staat dat tegen die achtergrond de vondst van de balansgewichten, dat wil zeggen het verarmd uranium, niet als een zorgpunt werd beoordeeld en ik vraag mij dan af of wij niet enorm aan het muggenziften zijn of met klein spul bezig zijn, terwijl het probleem door de minister al aan alle kanten is toegelicht.

Minister **Netelenbos**: Wat betreft de inschatting van het risico en het standpunt van de deskundigen van de inschatting van het risico ben ik het eens met de benadering van de heer Te Veldhuis. Dat neemt niet weg dat een woord als "onderkend" geen woord is dat in het normaal spraakgebruik veel wordt gebruikt. Daarom kan ik mij best voorstellen dat ook door de enquêtecommissie de vraag wordt gesteld of dit niet anders had kunnen worden opgeschreven. Maar er is zeker niet versluiserd, en als dat de boodschap van de heer Te Veldhuis is, dan ben ik het daarmee eens.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Er zijn rondom de

## Netelenbos

communicatie met de Kamer een paar momenten waarvan ik gisteren in de eerste termijn heb gezegd dat er wel een verdediging tegen is. Als je aan exegese gaat doen, kom je in een oeverloos debat terecht. Mij gaat het om de vraag of de minister wil instemmen met het feit dat de cultuur die erachter zit, niet een cultuur is van openheid om gewoon te zeggen hoe het in elkaar zit. Ik vind dat het probleem dat er in meer samenhangende zin aan vastzit. Dat zouden wij moeten veranderen, willen wij hiermee op succesvolle wijze lessen kunnen trekken voor de toekomst. Die cultuur van openheid kom ik – ik wil het niet breder maken dan het is – zeker op dit punt niet tegen.

Minister **Netelenbos**: Ik hecht zeer aan transparante en open communicaties, zelfs zo dat ik een communicatiewetenschapper in dienst heb genomen die ervoor moet zorgen dat teksten die uitgaan, voor slechts één uitleg vatbaar zijn en dat iedereen ze kan snappen. Je hoeft dus ook niet te hebben doorgestuurd op het onderwerp om te begrijpen wat er staat. Ik vind dat buitengewoon belangrijk en u mag mij daaraan houden. Ik kan echter niet met de ogen van 1999 kijken naar 1992 en zeggen dat er toen een cultuur was waarin men niet open was. Ik kan dat nu niet beoordelen. Ik zie wel in dat een woord als "onderkend" geen fraai Nederlands is en ook niet communicatief genoeg is. Maar er is in de communicatie die gegeven is – ik kijk dan ook naar de andere onderdelen van de brief – niet versluierd. Die conclusie kun je niet trekken.

Al met al kan ik concluderen dat de regering van mening is dat er betreffende de informatieverstrekking over het verarmd uranium sprake is van een aantal oneffenheden in de berichtgeving aan de Kamer, maar dat die niet onvolledig of fout is. Onverlet het feit dat de aanvankelijke inschatting van verwaarloosbare risico's – wij spreken over 1993 – in elk volgend deskundigenrapport is onderschreven en onverlet het feit dat belangrijke informatie van derden moest komen en de regering daarvan afhankelijk was, had gezien de gevoeligheid van een dergelijk onderwerp adequater moeten worden gecommuniceerd.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik kom in

tweede termijn wel terug op de algemene conclusies. Ik heb nog één vraag aan de minister over haar antwoord op vraag 31 van de heer Van Gijzel, op bladzijde 8 van de schriftelijke antwoorden die wij vanmorgen ontvingen. Ik ga ervan uit dat dit antwoord betrekking heeft op de schriftelijke vragen van de heer Van Gijzel in 1993. Dat is de kernvraag. Het is opvallend dat de minister nu als antwoord geeft: "Er is tevens aangegeven dat er in de constructie van het vliegtuig verarmd uranium was verwerkt/toegepast". Ik kan dit antwoord in de beantwoording van de vragen van de heer Van Gijzel, gesteld op 7 september 1993, niet vinden. Welke informatie verschaft de minister? Is deze informatie wel juist?

Minister **Netelenbos**: Dit is geen onjuiste informatie. Ik begrijp uw kritiekpunt ook niet precies. Misschien kunt u het nog eens helder uitleggen?

De heer **Reitsma** (CDA): Als u communicatie met uw collega hebt en niet luistert! Ik zal het herhalen.

Minister **Netelenbos**: Ik wil de vraag nog eens horen, mijnheer Reitsma.

De heer **Reitsma** (CDA): Het gaat zoals gezegd om antwoord 31. Daarin geeft u een beschrijving van het antwoord op een vraag van de heer Van Gijzel op 7 september 1993. Het ging daarbij om de gevaarlijke stoffen. U zegt nu in het antwoord, dat in de beantwoording van die vragen tevens is aangegeven dat er in de constructie van het vliegtuig verarmd uranium was verwerkt/toegepast. Neemt u alle antwoorden op vragen van collega Van Gijzel die de toenmalige minister heeft geschreven, eens door. Ik kan dit antwoord niet vinden. Wat bedoelt u hiermee?

Minister **Netelenbos**: U moet vooral kijken naar het kopje bij antwoord 31, dat luidt: "Verarmd uranium aan boord. Diverse brieven aan TK. Heldere interpretatie regering graag." Het gaat dus niet alleen om die ene brief, waarover wij zojuist al heel lang hebben gesproken, maar ook over andere brieven. In 1993 is meegedeeld dat sprake was van verarmd uranium in het vliegtuig wat de balansgewichten betreft. Dat was in 1993. Niets meer en niet minder.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik wilde helderheid hebben. U zegt dus dat dit antwoord niet enkel en alleen slaat op de schriftelijke vragen van collega Van Gijzel, maar te maken heeft met latere informatie. Dan blijft het des te pikanter dat u later wel een conclusie trekt, en niet erkent dat dit had moeten worden verwerkt in het antwoord op vraag 31 van collega Van Gijzel.

Minister **Netelenbos**: Daaraan hebben wij zojuist ontzettend veel aandacht besteed. Ik heb daaraan feitelijk niets toe te voegen.

Voorzitter! Ik kom toe aan de lading.

De **voorzitter**: Hoeveel tijd denkt u nog nodig te hebben voor uw beantwoording?

Minister **Netelenbos**: Een halfuur, denk ik.

De **voorzitter**: Dan schorsen wij eerst voor de middagpauze.

De beraadslaging wordt geschorst.

De vergadering wordt van 12.30 uur tot 13.15 uur geschorst.

□

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**: Het woord is aan de heer Van Bommel.

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter! Wij hebben bij het begin van dit debat hedenochtend tientallen vragen schriftelijk beantwoord gekregen door de regering. Dank daarvoor aan het adres van de regering. Tegelijkertijd is het voor mijn fractie erg moeilijk om die tijdens dit debat te beoordelen en te bekijken. Zoals u weet, heeft de SP-fractie geen deel uit kunnen maken van de enquête-commissie. Wij zijn zeer geïnteres-