

## 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 versluisd. 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-

## Voorzitter

seerd in een reactie van de commissie op deze beantwoording van de vragen. Gezien het feit dat de commissie nog niet van haar taak is ontheven, wil ik de commissie vragen of zij kan overwegen een reactie te geven op de beantwoording van deze vragen.

De **voorzitter**: Ik heb de lichte neiging om te denken dat als dat ook schriftelijk gebeurt, u dan weer geen tijd heeft om daar vandaag naar te kijken. Het is een zeer gebruikelijke gang van zaken en zo'n dik stuk was het nu ook weer niet dat vanochtend is uitgereikt. Ik zal mij met de voorzitter van de enquêtecommissie verstaan en dan zal ik u in de loop van de middag laten weten hoe ik denk dat wij hier het beste mee om kunnen gaan. Zullen wij dat afspreken?

De heer **Van Bommel** (SP): Prima.

---

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

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

De beraadslaging wordt hervat.

□

Minister **Netelenbos**: Mevrouw de voorzitter! Ik ben nu toe aan het onderdeel lading. Daar zijn door alle afgevaardigden opmerkingen over gemaakt. Ik wil mijn complimenten geven aan de enquêtecommissie, omdat zij de laatste ontbrekende informatie boven water heeft weten te halen. Dat is belangrijk, omdat daarmee ook duidelijk is geworden dat er geen sprake is van fraude. Ik moet er echter wel bij zeggen dat je feitelijk alleen maar echt weet of er sprake is van fraude, als je de lading ook daadwerkelijk controleert. Maar de informatie die wij nu gelukkig hebben gekregen, geeft wel helderheid.

De heer Te Veldhuis heeft gevraagd om in te gaan op conclusie 12 van het enquêterapport. Ik wil graag een paar opmerkingen vooraf maken. Het is van belang, omdat wij te maken hebben met een internationale wereld als het gaat om luchtvracht, om te weten hoe het zit met de vrachtdocumentatie, de internationale regelgeving en de

onderliggende vervoerscontracten tussen partijen die ook later een rol zijn gaan spelen in het verkeer tussen regering en Tweede Kamer.

Als het gaat om de ordening van de documenten, worden voor het vervoer door de lucht eisen worden gesteld aan de belading van het vliegtuig. Daarnaast zijn er specifieke eisen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Beide zijn geregeld op basis van het ICAO-verdrag. De belading heeft te maken met de vluchtuitvoering en daarvoor is het land van herkomst van belang. Bij Nederlandse luchtvaartmaatschappijen betekent dat dat de Rijksluchtvaartdienst een belangrijke rol speelt. De controle op de Nederlandse luchthavens op het vervoer van gevaarlijke stoffen, ook door buitenlandse maatschappijen, berust bij de Rijksverkeersinspectie, de RVI. Wanneer er een ongeval plaatsvindt, is het uiteraard zaak om snel informatie te krijgen over de lading en met name over de gevaarlijke stoffen die aan boord zijn. Dat is nodig voor de rampenbestrijding en voor het onderzoek naar de oorzaak van het ongeval. Daarvoor zijn internationale afspraken gemaakt, Annex 18. Luchtvaartmaatschappijen zijn verplicht om de samenstelling van de gevaarlijke lading na een ongeval door te geven aan de autoriteiten. Aan die verplichting wordt voldaan via de Notoc. Heel Nederland weet nu wat een Notoc is, ook als gevolg van de parlementaire enquête. Die is dus belangrijk. In verband met Annex 18 is afgesproken dat die Notoc moet worden overlegd. Naar internationale maatstaven geeft die Notoc voldoende informatie over de gevaarlijke stoffen aan boord en de risico's die hieraan zijn verbonden. De informatie over de lading die te vinden is op de Notoc was in het geval van de Bijlmercrash op 4 oktober 1992 kort na het ongeval beschikbaar. Naast die Notoc zijn nog twee andere documenten verplicht in de luchtvaart. Ten eerste is dat het zogenoemde cargo manifest – een samenvattend overzicht van de lading, vooral gericht op de douane – en ten tweede de zogenoemde shipper's declaration for dangerous goods. Met dit laatste document geeft de afzender aan dat alles volgens de geldende regels vervoerd wordt. De Notoc wordt opgesteld op basis van deze shipper's declaration. Alle

andere documenten, die later in het debat met de Kamer zo'n belangrijke rol zijn gaan spelen, zijn vervoerscontracten met betrokken partijen. Je zou het ook vrachtbrieven kunnen noemen. Dan gaat het om de airway bills, master airway bills en house airway bills. De airway bills behelzen vervoersafspraken met de luchtvaartmaatschappijen. De house airway bills zijn de vervoersopdrachten van de afzender aan de expediteur.

Deze vrachtdocumenten zijn van een andere orde dan de wettelijk verplichte documenten. Dat is een belangrijk onderscheid dat ook in de verschillende debatten over de Bijlmercrash in de loop der jaren naar voren is gekomen. Krachtens Annex 13 van het Verdrag van Chicago kan een lidstaat bij andere aangesloten lidstaten alle relevante ladinginformatie met betrekking tot het ongeval opvragen. In die situatie is het belangrijk dat dat meteen gebeurt. Ik meen dat gisteren tijdens een interruptiedebatje met de heer Van Gijzel hierover is gesproken. Je kunt die documenten in die situatie onmiddellijk opvragen en dat is in die tijd niet gebeurd.

Kort samengevat is in 1992 met name gekeken naar de Notoc en het cargo manifest. Deze wettelijk verplichte documenten waren van belang voor het onderzoek naar het ongeval en ook voor de beantwoording van de vraag of er gevaarlijke stoffen aan boord waren en welke risico's daaraan waren verbonden. Die antwoorden konden worden gegeven op basis van de beschikbare documenten. Ook de conclusie dat er geen sprake was van radioactieve lading is op basis van die documenten getrokken.

Op basis van het cargo manifest kon vastgesteld worden dat het een normale vrachtlucht met een doorsnee niet gevaarlijke lading was. Dit leidde tot de conclusie dat er geen bijzondere gezondheidsrisico's waren, behoudens die welke altijd bij een grote industriële brand aan de orde zijn. Dit zien wij ook later in het rapport van de enquêtecommissie. Bij rampbestrijding moet hiermee ook altijd uitermate goed rekening worden gehouden en hierover worden ook zeer verstandige aanbevelingen gedaan. Dat was toen de conclusie met betrekking tot het cargo manifest. Men was op grond van wat men toen wist van mening dat een verdere zoektocht naar meer