

Vergaderjaar 2009–2010

29 977

Wijziging van de Wet luchtvaart ter implementatie van richtlijn nr. 2003/42/EG inzake melding van voorvallen in de burgerluchtvaart

24 804

Veiligheidsbeleid Burgerluchtvaart

I¹

VERSLAG VAN EEN MONDELING OVERLEG

Vastgesteld 26 januari 2010

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat² en de vaste commissie voor Justitie³ van de Eerste Kamer hebben op 22 december 2009 overleg gevoerd met vertegenwoordigers van de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers en de KLM over het rapport van de evaluatiecommissie Meldingsplicht Voorvallen Burgerluchtvaart (commissie-Van Delden) en de kabinetsreactie daarop (24 804, nr. 69).

Van het overleg brengen de commissies bijgaand stenografisch verslag uit.

¹ De letter I heeft alleen betrekking op 29 977.

² Samenstelling:

Verkeer en Waterstaat:

Schuurman (CU), Van den Berg (SGP), Dupuis (VVD), Meindertsma (PvdA), Linthorst (PvdA), Eigeman (PvdA), Schouw (D66) (voorzitter), Slagter-Roukema (SP), Thissen (GL), Hendrikx (CDA), Janse de Jonge (CDA), Haubrich-Gooskens (PvdA), Hofstra (VVD), Asscher (VVD), Huijbregts-Schiedon (VVD), De Vries-Leggedoor (CDA), Slager (SP), Smaling (SP), Vliegenthart (SP) (vice-voorzitter), Lagerwerf-Vergunst (ChristenUnie), Laurier (GL), Yildirim (Fractie-Yildirim), Koffeman (PvdD), Benedictus (CDA) en Tiesinga (CDA).

³ Justitie: Holdijk (SGP), Dölle (CDA), Tan (PvdA), Van de Beeten (CDA) (voorzitter), Broekers-KnoI (VVD), De Graaf (VVD), Kneppers-Heynert (VVD), Kox (SP), Westerveld (PvdA) (vice-voorzitter), Doek (CDA), Engels (D66), Franken (CDA), Peters (SP), Quik-Schuijt (SP), Haubrich-Gooskens (PvdA), Ten Horn (SP), Janse de Jonge (CDA), Koffeman (PvdD), Böhler (GL), Van Bijsterveld (CDA), Strik (GL), Lagerwerf-Vergunst (CU), De Vries (PvdA), Duthler (VVD) en Yildirim (Fractie-Yildirim).

Voorzitter: Van de Beeten
Griffier: Van Dooren

Aanwezig zijn negen leden der Kamer, te weten: Van de Beeten, Broekers-Knol, Haubrich-Gooskens, Holdijk, Peters, Strik, Benedictus, Linthorst en Tiesinga,

alsmede de heer Van Eekeren (bestuurslid Vliegtechnische zaken van de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers), de heer Van Zwol (voorzitter van de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers) en de heer Van den Berk (vice president Operational Safety & Quality Assurance bij de KLM en vertegenwoordiger van het Veiligheidsplatform Schiphol (VpS) en de werkgroep «Just culture»).

De **voorzitter**: Ik heet de genodigden van harte welkom. Van deze bijeenkomst wordt een stenografisch verslag gemaakt, omdat de leden van de commissies van Verkeer en Waterstaat en van Justitie die niet aanwezig konden zijn, er prijs op stelden om kennis te kunnen nemen van hetgeen te berde gebracht wordt. U krijgt het stenografisch verslag te zijner tijd toegestuurd, zodat u nog de gelegenheid hebt om dingen die naar uw idee niet goed zijn overgekomen, te corrigeren. Inhoudelijk mag echter niets gecorrigeerd worden; achteraf mag niet gesleuteld worden aan de zin van hetgeen gezegd is.

Ik stel voor dat de uitgenodigde sprekers in vijf tot tien minuten hun reactie geven op de stukken. Daarna wil ik de leden de gelegenheid geven om vragen te stellen naar aanleiding van zowel de standpunten van de sprekers als de voorliggende stukken. Behalve de brief van de ministers van Justitie en van Verkeer en Waterstaat hebben wij de rapportage van de commissie-Van Delden. Daarnaast kennen wij nog het onderzoek van ECORYS Research and Consultancy en het rapport van de Dutch Expert Group for Aviation Safety (DEGAS). De sprekers kunnen ervan uitgaan dat wij hiervan kennis hebben genomen.

De heer **Van Zwol**: Ik heb, in de eerste plaats voor mijzelf, geprobeerd om een aantal zaken in chronologische volgorde te zetten. Dat maakt de dingen immers wat helderder, in ieder geval voor mij. Ik hoop dat dit ook de Kamer kan helpen om een aantal dingen in onderling verband te zien. In de veelheid van stukken kom je zaken tegen die steeds weer terugkomen. Ik ga even terug naar 2006, toen bij de totstandkoming van de wetgeving die nu geëvalueerd wordt, veel discussie was over de relatie tussen strafvervolgning en de vliegveiligheid. Met name artikel 5.3 van de Wet luchtvaart kwam hier steeds in terug. Uit Kamerstukken blijkt dat destijds besloten is om een en ander na twee jaar te evalueren. Dat heeft wat langer geduurd. De toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat, mevrouw Peijs, stelde voor om de evaluatie te laten plaatsvinden door een commissie die moest worden voorgezeten door iemand met een achtergrond op het terrein van vliegveiligheid. Uiteindelijk is de voorzitter een oud-rechter geworden. Voor ons is deze gang van zaken illustratief. Buitenlandse ervaringen – Nederland is immers niet het enige land dat met deze problematiek kampt – moesten bij de evaluatie betrokken worden.

Een andere interessante toezegging die destijds gedaan is, is de toezegging van de minister van Justitie Hirsch Ballin over een eventuele wetswijziging. Onder anderen mevrouw Broekers-Knol heeft hierop aangedrongen. De Kamer voelde haarfijn aan dat vliegveiligheid en laagdrempelig vervolgen van werknemers op gespannen voet met elkaar staan. De minister van Justitie heeft destijds gezegd dat de communicatie tussen het Openbaar Ministerie en de sector een belangrijk onderdeel was. Met het verbeteren van de communicatie zou een wetswijziging wellicht onnodig zijn. Vervolgens herhaalde de minister de toezegging om niet de

deur dicht te gooien indien knelpunten werden geconstateerd in de relatie tussen het Openbaar Ministerie en de sector.

Zoals gezegd, is de periode van twee jaar wat langer geworden. In het voorjaar van dit jaar volgde er een brief van beide ministers aan de Kamer. Hierin stellen zij klip-en-klaar dat de hoofdvraag in dit dossier is of deze wet- en regelgeving bijdraagt aan verhoging van de luchtvaartveiligheid. Sindsdien zijn de rapporten van DEGAS – overigens heeft de voorzitter van deze groep een achtergrond op het gebied van vliegveiligheid – en van de commissie-Van Delden uitgekomen.

Ik ga even naar de niet-omstreden conclusies van beide rapporten. Het analysebureau op het terrein van luchtvaartveiligheid werkt niet naar behoren, er is nog een hoop aan te verbeteren. Mijns inziens is dat voor alle partijen duidelijk. In beide rapporten wordt een aantal interessante dingen gemeld. De ministers zien het rapport van de commissie-Van Delden als leidend in de hele discussie. Over strafvervolging wordt in het DEGAS-rapport het volgende gezegd: strafvervolging doet vaak afbreuk aan luchtvaartveiligheid, de meldingsbereidheid in de sector neemt af bij de dreiging van strafvervolging. In het rapport van de commissie-Van Delden leest men het volgende: het optreden van justitie heeft over het algemeen niet aantoonbaar bijgedragen aan verhoging van de veiligheid in de luchtvaart en heeft potentieel weerslag op de meldingsbereidheid in de luchtvaart. Er is dus sprake van een kwetsbaar draagvlak. De commissie zegt ook dat, anders dan in het wegverkeer, op dit terrein geen algemeen disciplinerende taak aan justitie opgelegd kan worden. Doet men dit wel, dan kan dit een uitstraling hebben op de algemene meldingsbereidheid.

Over artikel 5.3 zegt de commissie-Van Delden dat het niet gemist kan worden als sluitstuk voor vervolging. Hierbij wordt tegelijkertijd opgemerkt dat dit met name geldt voor de kleine luchtvaart. Wij zitten hier niet voor de kleine luchtvaart, wij zijn allen afgevaardigden van de grote commerciële burgerluchtvaart; een heel andere wereld wat dat betreft. In de verkeersluchtvaart zijn ook andere incidenten die onder dit gesternte vallen, aldus het rapport. Het optreden van justitie moet dan ook altijd worden afgewogen tegen de weerstand die het oplevert. Tot slot leest men in het rapport – ook hiervan moeten wij constateren dat dit ons niet scheidt, maar bindt – dat er altijd een rol zal zijn voor justitie in heel specifieke gevallen. Dat wordt door ons absoluut niet weersproken. Je moet je alleen afvragen – de commissie zegt dit ook – of het optreden van justitie niet enige terughoudendheid past.

Naar aanleiding van de discussies hebben wij voor onszelf een tussenconclusie gemaakt. Wij constateren dat in 2006 een aantal problemen is geconstateerd. In het verslag worden ze heel goed omschreven. Wij kunnen vaststellen dat deze problemen in de relatie tussen het Openbaar Ministerie en de luchtvaartsector, en daarmee de mensen die daar werken, nog heel actueel zijn. Beide commissies tonen wat ons betreft klip-en-klaar aan dat deze problemen nog steeds bestaan.

Inmiddels zijn wij aanbeland bij de brief van beide ministers van 11 november. Hierin nemen de ministers onvoldoende mee dat de meldingsbereidheid wel degelijk onder druk staat. Vanuit mijn achterban krijg ik berichten van mensen die zich zorgen maken over de ontwikkelingen op dat vlak. Dat heeft niet altijd te maken met vervolging op basis van artikel 5.3, soms wel. Ik wil even het gekrakeel in herinnering roepen tussen het Openbaar Ministerie en de Raad voor de Transportveiligheid van de heer Van Vollenhoven rondom de zwarte dozen bij het ongeval van Turkish Airlines. In mijn achterban is dit een gevoelig punt, het leeft sterk. Er is volgens mij geen sector op aarde die zich tijdens de dagelijkse uitoefening van het werk zo onderwerpt aan het continu gevolgd worden: niet alleen worden stemmen opgenomen, maar ook worden alle verrichte handelingen vastgelegd. Achteraf is altijd heel makkelijk te constateren wie de laatste handeling aan het stuurwiel van een vliegtuig heeft verricht.

Op pagina 4 van hun brief gaan beide ministers echt de fout in als zij schrijven dat toepassing van het strafrecht ook de veiligheid kan dienen. Dat is een bevinding die niet gebaseerd is op de rapporten van de commissie-Van Delden en DEGAS. Op dezelfde pagina rechtvaardigen de ministers de keuze om niets aan de bestaande situatie te veranderen door in te zoomen op het belang van de rechtvaardige samenleving, waar zij niet aan voorbij willen gaan. Volgens mij kun je objectief concluderen dat de minister van Justitie voorbijgaat aan de toezegging die hij aan de Eerste Kamer heeft gedaan, namelijk dat indien nodig – als de problemen tussen de sector en het Openbaar Ministerie blijven bestaan – de deur naar verandering van wetgeving open moet blijven.

Op pagina 5 schrijven de ministers dat het van groot belang is om ervoor te zorgen dat de meldingsbereidheid hoog blijft. Dat ben ik van harte met hen eens. Ik ben alleen erg bang dat de meldingsbereidheid drastisch zal afnemen als de richting van de afgelopen jaren wordt gevolgd. Dat is een rechtstreekse aantasting van het niveau van de luchtvaartveiligheid.

Bovendien doen de ministers op dezelfde pagina aan «cherry picking»: ze pakken een aantal aanbevelingen van beide commissies op. Uit de aanbevelingen in verband met geconstateerde problemen in de relatie tussen sector en Openbaar Ministerie pikken ze alleen een aantal elementen, zoals het hebben van een doorgeefluik in het Analyse Bureau Luchtvaart (ABL). Een soort panel van experts moet zaken aan het Openbaar Ministerie doorgeven. Dit kan een werkbaar systeem zijn, maar wij plaatsen wel de kanttekening dat ook ten aanzien van de gevoelde bedreiging van strafrechtelijke zijde maatregelen genomen moeten worden. Je kunt niet het een doen en het ander achterwege laten.

Bij mijn achterban bestaat absoluut geen behoefte om te pleiten voor een totale immuniteit voor strafvervolging van vliegers. Dat geldt voor alle andere partijen in de sector ook, daar ben ik van overtuigd. Er zijn altijd omstandigheden denkbaar waarin een rol voor het strafrecht is weggelegd. Wij moeten niet de fout maken om de toepassing van artikel 5.3 van de Wet luchtvaart hiermee gelijk te stellen. Uiteindelijk gaat het om een in strafrechtelijke zin laagwaardig artikel – ik ben geen jurist – om op te vervolgen, een algemeen gevaarzettingsartikel dat in principe te pas en te onpas gebruikt kan worden door het Openbaar Ministerie.

In de slotpassage van hun brief schrijven de ministers dat hetgeen zij voorstellen zal bijdragen aan het bereiken van een hoge mate van veiligheid in de Nederlandse luchtvaart. Deze opvatting delen wij helaas niet. Als er niets gebeurt, zullen de geconstateerde problemen in de relatie tussen de sector en het OM blijven bestaan, daarvan ben ik overtuigd. De ministers merken op dat het strafrecht de veiligheid kan dienen, maar dat zou wel eens anders kunnen uitpakken. Het effect op de vliegveiligheid kan dan alleen maar negatief zijn.

Wij hebben nagedacht over mogelijke oplossingen. Wellicht komen wij daar in een later stadium over te spreken.

De heer **Van den Berk**: Ik denk dat de visie van het VpS niet veel verschilt van de visie van de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers, zoals deze door de heer Van Eekeren naar voren is gebracht. Gezien de tijd zal ik proberen om het kort te houden. Het ABL heeft volgens de commissies geen meldingen doorgegeven aan het Openbaar Ministerie. Dat is het goede nieuws. De gewenste bijdrage van het ABL, dus een betere analyse, zien wij van de andere kant ook niet. Het VpS heeft buiten de ministeries van Justitie en V en W om geprobeerd om te bezien hoe de sector dit wel kan bereiken. Veiligheid is voor ons immers heel belangrijk, het is ons bestaansrecht. Wij delen de visie van de VNV dat artikel 5.3 in dit geval niet helpt. Het baart ons zorgen dat het Openbaar Ministerie acteert op basis van informatie die het op andere wijze dan via het ABL verkregen heeft. Het gaat om informatie die volgens het ministerie van Verkeer en Waterstaat niet gemeld zou worden aan het Openbaar Ministerie omdat

hierbij voor het OM geen rol is weggelegd. Het OM acteert en veroordeelt echter wel op grond van deze informatie. Het feit dat dit nog steeds mogelijk is onder de huidige luchtvaartwet, is een zorg van het VpS. In onze ogen werkt een veiligheidsmanagementsysteem alleen als je voldoende meldingen krijgt. De huidige ontwikkeling is een zorg: wij zien dat meldingen teruglopen, nog niet dramatisch of desastreus, maar wij merken wel dat wij wat meer moeite moeten doen om meldingen binnen te krijgen. Het vergt continue aandacht die wij beter zouden kunnen gebruiken.

De **voorzitter**: Hoe loopt het overleg met het Openbaar Ministerie?

De heer **Van den Berk**: De werkgroep van het VpS was bezig met het Openbaar Ministerie. Het OM heeft aangegeven dat het andere prioriteiten gesteld heeft en dat het van plan is om komend voorjaar hieraan meer aandacht te geven. De steun is er nog wel, maar er zijn op dit moment geen concrete afspraken gepland.

Mevrouw **Broekers-Knol** (VVD): Ik dank beide sprekers hartelijk voor hun inbreng. Als een van de woordvoerders indertijd bij de behandeling van het wetsvoorstel staat mij nog heel goed voor de geest wat ons grote probleem toen was. Het werd zo-even al gezegd, maar ik wil het toch nog even herhalen. Voor in ieder geval de VVD-fractie was het van belang dat incidenten gemeld worden. Dat is immers de beste manier om te zorgen voor een optimale veiligheid. Hierover is vervolgens een enorme discussie ontstaan met de minister, met name over artikel 5.3. Uiteindelijk is het wetsvoorstel min of meer gered dankzij het voorstel van de CDA-fractie bij monde van de heer Van de Beeten om een commissie in te stellen teneinde te bezien hoe een en ander in elkaar stak. Ik geef de gang van zaken weliswaar kort, maar volgens mij correct weer. Het rapport van de commissie-Van Delden is nu voorhanden, laat ik het daarbij houden. De brief van beide ministers en het rapport van de commissie-Van Delden wijken van elkaar af. Als je het rapport van de commissie met een vriendelijke blik leest, kom je tot de conclusie dat eventuele incidenten het beste gemeld kunnen worden zonder dat sprake is van de dreiging van strafvervolging. Dat is immers de beste garantie dat de vliegveiligheid wordt gewaarborgd. De brief van beide ministers lezend, dacht ik aanvankelijk: men gaat de kant op dat het maar goed is dat er gemeld wordt, want dat komt de veiligheid ten goede. Echter, ineens bleek sprake van een omslag en bleek dat een en ander toch weer anders moest. Deze omslag kan ik niet goed begrijpen. Wellicht kunnen de heren hierover hun licht laten schijnen: hoe is het mogelijk dat de ministers ondanks de rapporten en aanbevelingen zo enorm de andere kant opvliegen – in dit geval vliegen ze letterlijk – namelijk: toch maar artikel 5.3 handhaven? Artikel 5.3 -destijds is dit een heet hangijzer in de discussie geweest – is zo ruim weergegeven dat iedereen er de strafrechtelijke vervolging onder kan brengen. Uit de woorden van de heer Van den Berk begrijp ik dat de meldingen niet toenemen. Het kan zijn dat de veiligheid in de luchtvaart dusdanig is toegenomen dat er niets meer te melden valt, maar dat is misschien wat overdreven. Bij de behandeling van het wetsvoorstel is destijds aan de orde geweest – dit geldt ook op medisch gebied – dat geleerd kan worden van incidenten, indien gemeld wordt wat er fout is gegaan of bijna fout is gegaan. Van fouten kan men immers leren. Gebeurt dat niet en weet een arts in opleiding dat hij, als hij iets niet helemaal volgens de procedure heeft gedaan, morgen de officier van justitie in zijn nek voelt ademen, dan denkt hij: God zegene de greep, de patiënt is niet overleden, er is niets aan de hand, het komt wel in orde.

Ik denk dat wij het er allemaal over eens zijn dat het, indien sprake is van grove fouten of grove nalatigheid, buiten kijf staat dat het Openbaar Ministerie ingeschakeld wordt. Dan praten wij immers over iets heel

anders. Wij hebben het nu over menselijke fouten, bijvoorbeeld iemand die vergeet een bepaald knopje om te zetten of een foutje in de aanvliegroute dat geen grote gevolgen heeft. Kunnen de heren enig inzicht verschaffen in de vraag waarom beide ministers toch de andere kant opgaan?

Een andere vraag betreft de meldingen die het Openbaar Ministerie op een andere manier ontvangt. Achter deze meldingen gaat men aan. Waar komen deze meldingen vandaan? Welke instanties of mensen melden dit bij het Openbaar Ministerie? Als ik in een vliegtuig zit en ik zie dat iets net goed afloopt, ga ik niet bij thuiskomst het Openbaar Ministerie bellen. Ik ben dan ook heel benieuwd naar deze meldingen. De «straight forward»-meldingen zijn het punt niet, het gaat juist om die andere meldingen.

Mevrouw **Strik** (GroenLinks): Wij willen allemaal dat het aantal meldingen toeneemt, dat de meldingsbereidheid zo groot mogelijk is. De sprekers geven aan dat artikel 5.3 hierin een obstakel kan vormen. Hebben zij ook nagedacht over andere manieren? Stel dat deze bepaling uit de wet verdwijnt. Zijn er dan nog andere maatregelen nodig om de bereidheid te vergroten?

De **voorzitter**: Ik heb ook nog een aantal vragen. Destijds was een van de zorgen dat er, ondanks de invoering van de wet, niet voldoende gemeld zou gaan worden vanwege de vrees dat deze meldingen gebruikt werden door het Openbaar Ministerie. Ik constateer twee dingen: er is nimmer geageerd door het Openbaar Ministerie op basis van een melding – de heer Van Eekeren zei het al – en het aantal meldingen is enorm toegenomen. Verhoudingsgewijs ligt het aantal hoger dan in de modellanden Denemarken en Groot-Brittannië, zo lees ik in de rapportages. Kennelijk is de vrees voor gebruik van informatie uit meldingen door het Openbaar Ministerie bij uw achterban niet zo groot geweest dat het hen ervan weerhouden heeft om te melden. Als sprake is van een daling in het aantal meldingen, dan dient zich in het licht van de rapportage de vraag aan of deze niet veroorzaakt wordt door aantoonbare niet-opvolging van de analyse van de meldingen. Dat blijkt immers ook een probleem te zijn. Bij uw achterban is afdoende bekend dat van de analyses niet al te veel terecht komt wegens het onbruikbaar zijn van het aangeleverde materiaal. De sprekers zeggen aan te hinken tegen de rol van het Openbaar Ministerie. Gegeven de rapportage en gegeven de feiten staat dit los van de invoering van de Wet melding voorvallen burgerluchtvaart. De problemen die men ziet en de vrees die er bestaat vallen niet onder de categorie voorvallen, maar onder de categorie optreden bij ongevallen en optreden bij ernstige incidenten. Dat zijn de categorieën die buiten de genoemde wet vallen. Over hoeveel optredens van het Openbaar Ministerie hebben wij het dan? Als ik kijk naar de rapportage van DEGAS waarin Groot-Brittannië als voorbeeld wordt genomen, dan valt mij op dat, afgezien van het feit dat de inspectiedienst aldaar zelfs een openbare-aanklagersrol heeft, in Groot-Brittannië 30 à 40 strafzaken per jaar voor de rechter worden gebracht. Je moet dit weer vermenigvuldigen met een factor voor het aantal processen-verbaal waarin geseponneerd of getransigeerd wordt. Dat aantal van 30 à 40 is in absolute zin waarschijnlijk wat groot omdat je het moet relateren aan de omvang van het vliegverkeer in Groot-Brittannië, maar over hoeveel zaken praten wij in Nederland? Anders gezegd, zijn de beelden bij uw achterban niet belangrijker dan de feiten? Als dat zo is, moeten wij het probleem dan niet op een andere manier tackelen dan door te kijken naar de wetgeving waar misschien niet het wezenlijke probleem zit, ook niet in de toepassing ervan?

De heer **Van Eekeren**: Om met het laatste te beginnen, acht zaken zijn voor vervolging in aanmerking gekomen. Wel wist iedereen dat het ging om een proefperiode, ook justitie. Wij weten niet – er is geen onderzoek

naar gedaan – wat de kwaliteit van de meldingen was. Eerlijk gezegd zegt het aantal meldingen mij niet zo veel, mij gaat het om de kwaliteit van de meldingen. Waarom vind ik de kwaliteit zo belangrijk? Op basis daarvan kunnen mogelijke systeemfouten ontdekt worden en daar zijn wij naar op zoek. Met alle respect, het aantal meldingen is dus niet zo belangrijk. Eigenlijk is het een kwestie van kwaliteit maal kwantiteit. Eenvoudiger kan ik het niet uitleggen.

Voorts heeft het ABL volledig gedysfunctioneerd. Om het maar eens plat te zeggen: boeit dat een vlieger? Nee, helemaal niet. Het aantal meldingen is belangrijk, maar een vlieger – dit is een fout in de kabinetsbrief -meldt aan de luchtvaartmaatschappij. Deze heeft een goed veiligheidsmanagement-systeem, pakt de melding op en gaat ermee aan de slag. Dat deze melding vervolgens ook doorgaat of zou moeten gaan naar het Analyse Bureau Luchtvaart, interesseert de melder eigenlijk niets. Hem gaat het erom dat hij iets heeft gezien en geconstateerd en dit vervolgens meldt aan zijn luchtvaartmaatschappij. Vaak komt de terugkoppeling ook via de luchtvaartmaatschappij. Of het ABL wel of niet functioneert, boeit niet. Dat zal ook niet een beperking zijn om een zaak te melden. Het vervolgtraject ziet de melder niet en interesseert hem niet, behalve misschien als hij van oordeel is dat de betrokken luchtvaartmaatschappij of een overheidsinstantie een ernstige fout heeft begaan, bijvoorbeeld dat de regelgeving niet goed is. Ik kan een aantal voorbeelden geven, maar dat zal ik niet doen. In zo'n geval zou het zinvol zijn om het te melden bij de overheid en vervolgens een reactie te ontvangen van diezelfde overheid. Het disfunctioneren van het ABL is niet van invloed geweest op het aantal meldingen; het boeit niet. De beleidsmakers boeit het uiteraard wel.

De **voorzitter**: Heeft het ook geen effect op de afname die zojuist gesignaleerd is?

De heer **Van Eekeren**: Laten wij de koe bij de hoorns vatten. De luchtvaartwereld is een kleine wereld en men spreekt elkaar nog wel eens. Dat is ook precies de bedoeling, dat is goed. Je leert immers van fouten. Als een vogel tegen een vliegtuig aanvliegt en het neuswiel raakt en de vlieger vervolgens wordt gepakt door het Openbaar Ministerie wegens grove nalatigheid, dan gaan wel heel veel wenkbrauwen omhoog. Dit is slechts één geval, maar vertrouwen komt te voet en gaat te paard. Je ziet onmiddellijk een gevolg in de meldingsbereidheid. Men is wel bereid om te melden als anderen iets fout doen. Het ging ons echter juist om de kwaliteit van de meldingen. Wij willen juist meldingen hebben van personen die beseffen dat ze zelf een steek hebben laten vallen. Dan kom ik bij de vragen van mevrouw Broekers-Knol. Als ik het hele dossier goed bestudeer, kom ik tot de conclusie dat eigenlijk sprake is van een clash of systems. Enerzijds heb je een systeem dat gebaseerd is op juridische verwijtbaarheid, op een beleid van vervolgen, op een systeem van: als ik mensen straf, voed ik ze op en wordt het beter. Anderzijds heb je een systeem dat vanuit de sector zelf is ontwikkeld. Weliswaar lagen hieraan economische motieven ten grondslag en heeft de totstandkoming lang geduurd. Wij hebben er 80 jaar over gedaan. Het is een systeem dat altijd vraagt naar het wat en waarom. Dat is relevant om te komen tot vermindering van de kans op herhaling. Als door continu vragen te stellen blijkt dat in een systeem of in de regelgeving een fout zit, pakken wij dit aan middels ICAO, EASA et cetera. Justitie vraagt zich niets af ten aanzien van de kwaliteit van regelgeving, men volgt de regelgeving. De wie-, wat- en waarom-vraag is ook relevant als blijkt dat een kans op herhaling wordt verminderd door «wie» weg te halen. De sector heeft daar geen enkel probleem mee. Daar hebben wij geen enkele discussie met justitie over. Het discussiepunt is een ander uitgangspunt. Waarom is de luchtvaartsector zo fel op wat er aan het gebeuren is? Dit zit overigens dieper dan weerstand tegen artikel 5.3. Volgens onze analyse is

de luchtvaartsector verrekte trots op wat men bereikt heeft: een heel veilig systeem. Het is heel fragiel, gebaseerd op meldingen en eerlijk, objectief onderzoek. Nu ziet men dat de overheid zich hierin gaat mengen en dat artikel 5.3, dat afkomstig is uit de verkeerswetgeving, gespiegeld wordt aan de luchtvaart. Wij moeten echter helemaal niet naar het niveau van verkeerswetgeving. Het hoogste doel dat de minister van Verkeer en Waterstaat heeft gesteld, is niet meer dan 750 verkeersdoden per jaar. Dat zijn twee jumbo's! Kunt u zich voorstellen dat jaarlijks twee jumbo's crashen op Schiphol, en dat als hoogste doel? Het is fout om artikel 5.3 te spiegelen aan de verkeerswetgeving. Wij hebben te maken met een clash of systems, dat is de essentie. Wij kunnen geen besluitvorming maken, hiertoe moet politiek besloten worden: waar leggen wij de prioriteit en wanneer? Het gaat ons niet om het vrijpleiten van mensen. Je moet kiezen, as simple as that.

Artikel 5.3 is eigenlijk een van de uitvloeiselen waar het pijn doet en fout gaat. Stel dat iemand wordt aangeklaagd wegens het plegen van een misdrijf. De rechter pleit hem vrij, maar daarna wordt hij wel veroordeeld op grond van artikel 5.3 dat een lichtere bewijslast kent. De officier van justitie gebruikt artikel 5.3 niet voor waarheidsvinding, maar om niet met lege handen te hoeven staan. Als de hoofdofficier van justitie vervolgens publiekelijk zegt dat hij geen boodschap heeft aan veiligheid, dan hebben wij in de kern te maken met een clash of systems. Artikel 5.3 is slechts een uitvloeisel. Bij de meldingen gaat het om de kwaliteit. Ik hoop dat ik hiermee de vragen heb beantwoord.

Mevrouw **Broekers-Knol** (VVD): Ik heb nog gevraagd naar de herkomst van andere meldingen.

De heer **Van Eekeren**: In de toekomst zal dat vrijwel automatisch gaan, zo denken wij. Alle moderne vliegtuigen zijn dadelijk uitgerust met data-transmissiesystemen. Deze kunnen wel versleuteld zijn, maar een beetje handige hacker kan alles hacken. Zoals men al kon zien bij Turkish Airlines: binnen 24 minuten stond de vliegcrash met Turkish Airlines al op internet. Dat is één mogelijkheid, maar ongetwijfeld zijn er meer.

De heer **Van den Berk**: Mag ik een ander voorbeeld geven? Begin dit jaar glijdt in Maastricht een 747 bij het draaien aan het eind van de baan van het asfalt af. Naast de verkeersleiding zit een politiepost. In geval van een KLM-vliegtuig zou de gezagvoerder het incident melden. Hij heeft een klein stukje door het gras gereden, bijna niemand had het in de gaten, maar hij meldt wel wat hij heeft gedaan en zegt: misschien komt het door de belijning. Deze vraag stellen wij dan intern. Deze melding gaat naar het ABL. Het ABL filtert de melding en zal naar mijn inschatting vervolgens zeggen: dit geven wij niet door aan het Openbaar Ministerie, want er is geen sprake van grove nalatigheid of opzet. De medewerker van de politie die daar zat, zag het gebeuren. Hij meldde het. Vervolgens waren er al helikopters van de politie vanaf Schiphol-Oost onderweg naar Maastricht. Dit is een voorbeeld van een melding die langs allerlei wegen voorbij kan komen.

Ik geef nog een KLM-voorbeeld. Een KLM-vlieger meldt aan de verkeersleiding dat hij waarschijnlijk schade heeft gehad, terwijl hij lostrok van de baan. Hij keert terug naar Schiphol en meldt het incident bij de KLM. De KLM doet melding bij het ABL. Op dat moment vliegt er ook een helikopter van de politie. Hij hoort een en ander en de gegevens worden al opgeëist bij de KLM.

Dit zijn de bestaande mogelijkheden.

Mevrouw **Broekers-Knol** (VVD): Ik wilde iets meer inzicht hebben. Het is mij nu duidelijk.

De heer **Van den Berk**: Alle berichten van vliegers aan verkeersleiders staan op internet door middel van scannertjes. Allerlei mensen kunnen het melden.

De **voorzitter**: Voor de introductie van de Wet melding voorvallen burgerluchtvaart was dit ook al aan de orde, op zich is dat niet nieuw. Wij hebben in het kader van de behandeling van dit wetsvoorstel uitdrukkelijk met de minister afgesproken dat artikel 5.3 alleen zou worden toegepast in geval van grove nalatigheid of roekeloosheid. Als ik de sprekers goed begrijp, zeggen zij eigenlijk het volgende. Opsporing moet kunnen, want er moet onderzoek gedaan kunnen worden, maar er moet ook actie ondernomen kunnen worden door het Openbaar Ministerie. Dat moet een zaak ter zitting kunnen brengen als de grens van grove nalatigheid c.q. roekeloosheid niet in acht is genomen.

De heer **Van Zwol**: Dat klopt. Er is een beperkt aantal gevallen geweest -wij zijn de eersten om dat toe te geven - waarin artikel 5.3 als subsidiair artikel in de aanklacht werd gebruikt. Over het algemeen bleef dat als enige over. In alle gevallen had het betrekking op situaties die naar onze stellige overtuiging absoluut geen strafvervolging rechtvaardigen: er zijn geen gewonden gevallen, hier en daar is wat schade veroorzaakt aan een baan, maar dat is puur materiële schade. Hier zit een soort systeemfout achter. In dit geval gaat het over het beladen van een vliegtuig dat is misgegaan. Degene die uiteindelijk de schade veroorzaakt, is uiteraard de vlieger die zijn stuurknuppel naar achteren trekt en met de staart van het vliegtuig op de baan terecht komt. Het aantal dingen dat hiertoe heeft geleid, zal maar heel beperkt deel uitmaken van een strafrechtelijk onderzoek. Uiteindelijk heeft één individu, de vlieger, te maken met een voor zijn gevoel bijzonder onterechte veroordeling op basis van artikel 5.3. Het heeft voor hem allemaal niet zo vreselijk veel om handen in materiële zin, maar het is wel een enorme smet op het blazoen van zijn carrière. Belangrijker nog, een hele beroepsgroep kijkt hier fronsend naar en raakt het vertrouwen in het algemene systeem kwijt.

De stukken uit 2006 doorlezend, lijkt mij dat een aantal Kamerleden dat haarfijn heeft aangevoeld: dit zou een knelpunt worden, ook in combinatie met de wetgeving waar wij het nu over hebben. Natuurlijk kun je een en ander van elkaar loskoppelen, maar het is systematisch. Het optreden van het Openbaar Ministerie gaat een kant op. De politiek zal hierin een keuze moeten maken. De rechtvaardige samenleving wordt door de ministers genoemd in de brief. Ik denk dat de roep vanuit de samenleving om hier en daar wat meer te straffen, ook deze sector begint te raken. Het is onze taak om te waarschuwen voor de gevolgen ervan. Als wij dit niet stoppen, neemt de meldingsbereidheid af, daar ben ik van overtuigd. Er wordt heel veel gemeld, wij hebben het over 10 000 meldingen per jaar! Er wordt echter ook heel veel niet gemeld. In absolute zin kan het aantal nog een heel stuk hoger. Wij hebben te maken met een beroepsgroep die redelijk gedisciplineerd is. Wij hebben daar best wel invloed op. Het afgelopen jaar hebben wij verscheidene keren tegen onze leden moeten zeggen: wij zien ook dat het niet de goede kant opgaat, maar voorlopig blijven wij met ons allen melden, anders zetten wij de bijl aan de wortels van ons eigen veiligheidssysteem. Tot op de dag van vandaag draag ik dit uit. Er komt wellicht een moment - ik hoop het niet - dat wij onze leden zullen moeten meegeven: alles overwegende, moet je iedere keer goed nadenken over de mogelijke consequenties, wel of niet in combinatie met de wet over incidentmeldingen. In één of misschien in beide rapporten staat het letterlijk: in bepaalde groepen wordt heel weinig gemeld, wellicht zelfs maar in 20% van alle gevallen. Dat is een bedroevend laag percentage dat wij gezamenlijk zouden moeten zien te verhogen. Dat er nu geen stappen gezet worden, is niet bevorderlijk.

Mevrouw **Strik** (GroenLinks): Daar ging mijn vraag in feite over. Natuurlijk gaat het om kwalitatief goede meldingen. Welke stappen worden gezet om de meldingsbereidheid te vergroten?

De heer **Van den Berk**: Wij hebben ook te maken met veranderde Europese wetgeving. Wij hebben de verplichting voor de KLM-vlieger vergroot om incidenten te melden. Daarom zie je een enorme toename in het aantal meldingen. Daarnaast weet iedere KLM-vlieger dat alle incidenten op technisch gebied worden opgenomen en geanalyseerd. Op mijn afdeling staan computers die voortdurend controleren. De KLM kan parameters instellen. Neem de snelheid waarmee een vliegtuig mag taxiën. In onze ogen kan dat een risico vormen bij de uitvoering. De snelheid wordt gemonitord. Voor het vliegen geldt precies het zelfde. Zodra de computer aangeeft dat een en ander te hard gaat, kijken wij of er melding is gedaan. Als blijkt dat er geen melding is gedaan, wordt de gezagvoerder gebeld. Bij ons heeft dat ertoe geleid dat het in bijna 100% van de gevallen een-op-een klopt. Ik vraag mij zelfs af of wij nog wel moeten streven naar een verhoging van de meldingsbereidheid. Wij monitoren immers toch alles al automatisch en gebruiken de meldingen voor de onderzoeken. Ik weet niet of 20% meer meldingen van vliegers haalbaar is. Wij hebben nu ook beladers, stewards en stewardessen en mensen die de vliegplannen maken in het vizier en willen ook ten aanzien van deze beroepsgroepen stappen maken op het terrein van lerend vermogen.

De heer **Van Eekeren**: Ik zal een voorbeeld geven aan de hand waarvan men kan zien waarom het Openbaar Ministerie of de Inspectie Verkeer en Waterstaat soms wat minder aandacht schenkt aan de kwaliteit van de melding. Een paar jaar geleden kregen wij een gezagvoerder op kantoor die even kwam uithuilen om wat hem overkomen was. Er was sprake geweest van een vrij forse wind uit het noorden. Hierdoor was maar een beperkt aantal landingsbanen in gebruik. Deze collega wilde landen. Bij de nadering bleek dat zijn landingskleppen – deze zijn nodig om een lagere aanvliegsnelheid te regelen – het niet deden. Bij het type vliegtuig waarin hij vloog is dit een zeer complexe procedure. Het kost zeker twintig minuten voordat je het een beetje hebt uitgevogeld. Zoveel brandstof heb je niet meer; na een halfuur tot drie kwartier houdt het echt op, bij de meeste vliegtuigen al na een halfuur. In de boeken van Schiphol stond destijds de lengte van de banen aangegeven. De gezagvoerder ging een en ander berekenen. Hij besepte: wat ik ook doe, ik haal het niet, want ik heb een hogere aanvliegsnelheid en ik heb te weinig landingsbaan ter beschikking. Hij wist dus: ik ga in een bakje lopen, in een incident. Vervolgens dacht hij: ik moet mij indekken. Een bandje geeft het weer aan. Deze gegevens is hij gaan opschrijven. Weer verandert heel snel, vooral met een snel veranderende wind. Om de 30 seconden is sprake van een andere wind. Hij ging dat allemaal opschrijven, alleen maar om er zeker van te zijn dat hij, als hij straks voor het Openbaar Ministerie stond, kon zeggen: kijk, al mijn papieren waren op orde. Hij is geland. Achteraf bleek de baan langer dan hij had gedacht, want de boeken waren even niet helemaal correct. Er is dus niets gebeurd. Top. Er is geen incident geweest dat gemeld is bij het Openbaar Ministerie. Er is immers niets gebeurd.

De **voorzitter**: Behalve de kleppen, mag ik hopen.

De heer **Van Eekeren**: Behalve de kleppen, maar zoiets wordt technisch onderzocht. Als je dit voorval voorlegt aan vliegers, aan peers, dan zal er niemand zijn die zegt: je hebt goed gehandeld. Men zal zeggen: je hebt fout gehandeld, je hebt de verkeerde prioriteiten gesteld; in plaats van je in te dekken, had je moeten vliegen, je had samen met je copiloot ervoor moeten zorgen dat de kist goed aan de grond kwam. Die kist kwam weliswaar goed op de grond, maar de piloot stelde de verkeerde prioriteiten.

Het Openbaar Ministerie, hoe goed ook uitgerust, zal deze dingen nooit boven water krijgen. Dit is een voorbeeld van kwaliteit van melding. In het DEGAS-advies ziet men dat hiervoor een suggestie wordt gedaan. Wij moeten niet toe naar een systeem van juristen, met alle respect, maar van «amongst peers». Daar moet je naar zoeken. Langs die lijn moet je bezien hoe je artikel 5.3 moet aanvliegen.

De **voorzitter**: U had hier nog concrete suggesties voor.

De heer **Peters** (SP): Wat is de ideale situatie? Kunnen de sprekers een beeld geven van de ideale handhaving, door wie dan ook?

De heer **Van Zwol**: In onze ideale wereld, dus in de belevenis van de vliegers, hebben wij artikel 5.3 helemaal niet nodig. Het kan morgen uit de wetgeving, voor de veiligheid zal dat alleen maar goed zijn. Als er laakbaardere dingen gebeuren, dan hebben wij daar andere wetgeving voor die prima ingezet kan worden. De «rotte appels» haal je hiermee er vanzelf wel uit. Het artikel kan dus zo weg, maar ik denk dat dit niet haalbaar is. In de kleine luchtvaartsector kan het namelijk wel degelijk een rol hebben, maar daarvoor zit ik hier niet en ik heb er ook geen verstand van. Ik heb mij hierover echter wel het een en ander laten vertellen en ik denk dat daar best wel iets in zit.

Een mijns inziens werkbare oplossing is de volgende. De toepassing van artikel 5.3 spits je meer toe op het hebben van een goed en goedgekeurd veiligheidsmanagementsysteem. Dan span je immers het paard niet achter de wagen, maar ervoor. Als je de Inspectie Verkeer en Waterstaat kunt aantonen dat je op een goede en zuivere manier omgaat met meldingen van je werknemers en deze, al dan niet doorgemeld aan het ABL, omzet in aanbevelingen om de veiligheid verder te verhogen, dan moet je wat ons betreft niet voor strafvervolgning in aanmerking kunnen komen. Ik heb het dus niet over zware gevallen. Dat zou een nuancering van artikel 5.3 van de Wet luchtvaart kunnen zijn. Ik denk dat dit ook recht doet aan wat beide rapporten – in het DEGAS-rapport komt dit wat duidelijker naar voren – suggereren. Zorg dat je een goed systeem krijgt waarin gedeeltelijk op basis van een beoordeling van de sector zelf – deze sector kan dat – voorzien is in een doormelding naar het Openbaar Ministerie. Ik geef niet zozeer om aantallen, maar wel om procedures. Als de procedure goed is en zaken die aangepakt moeten worden ook aangepakt worden, dan maakt het aantal mij niet uit, al zijn het er 100. Overigens ben ik ervan overtuigd dat je nooit op dergelijke aantallen uitkomt. Dat zou een goed en werkbaar systeem zijn, waar de veiligheid mee gediend is, alsmede de rechtvaardige samenleving.

De heer **Van Eekeren**: Als veiligheidsmanagementsystemen werken, werken ze briljant. Ik geef een klein voorbeeld. Bij een van de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen werd wat operationeel gevlogen, om het zo maar te zeggen; het ging allemaal wat te kort door de bocht. De genoemde parameters werden bij deze luchtvaartmaatschappij wat aangeschroefd. Hierop volgde een explosie van overschrijdingen; logisch. In zo'n geval worden de betrokken vliegers uitgenodigd voor een vluchtanimatie op een computer, samen met een instructeur en iemand van ons. Vervolgens wordt de vlucht besproken, ter lering en vermaak. Dit is hoogst effectief, mensen schrikken zich vaak het apelazarus. Dit is een voorbeeld van een luchtvaartmaatschappij die een veiligheidsmanagementsysteem serieus neemt. Als een luchtvaartmaatschappij dat doet, heeft de overheid niet meer zo veel te zoeken. De overheid moet wel checken of het veiligheidsmanagementsysteem naar behoren werkt en dat is heel moeilijk. De Inspectie Verkeer en Waterstaat moet kwalitatief hoogwaardige mensen in dienst hebben – ik heb het niet over het ABL – die in

staat zijn om zo'n veiligheidsmanagementsysteem bij een luchtvaartmaatschappij te doorgronden. Ze moeten kunnen checken of het echt werkt.

De heer **Peters** (SP): Eigenlijk zegt de heer Van Eekeren dus dat hiervoor een soort HACCP-systeem nodig is.

De heer **Van Eekeren**: Dat ken ik niet.

De heer **Peters** (SP): Een Hazard Analysis of Critical Control Points.

De **voorzitter**: Dat komt uit de voedingsindustrie.

De heer **Peters** (SP): Juist. Men moet dus niet naar het eindproduct kijken, maar naar de verschillende fases van productie.

De heer **Van Eekeren**: Je zou naar het eindproduct kunnen kijken en vervolgens continu blijven vragen: hoe is het dan hier gekomen?

De heer **Van den Berk**: Mag ik een voorbeeld geven uit de KLM-praktijk? Ik weet dat de situatie bij andere partijen vergelijkbaar is. Wij handhaven ons eigen veiligheidsmanagementsysteem ook. Zodra wij concluderen dat er incidenten hebben plaatsgevonden door grove nalatigheid of opzet, dus door dingen die niet passen in een veiligheidsmanagementsysteem, dan zegt de veiligheidsafdeling: hier trekken wij onze handen vanaf, lijnorganisatie, dit is jullie probleem, dit is niet iets waar wij als organisatie van kunnen leren, dit is een heel ander probleem dat intern opgelost moet worden met de vlieger. De desbetreffende vlieger wordt hierop aangesproken en geschorst. Dergelijke voorbeelden zijn er. De Inspectie Verkeer en Waterstaat heeft mogelijkheden op het terrein van brevetten. Hiermee wil niet gezegd zijn dat bij ieder incident het brevet maar ingenomen moet worden. Aan de ene kant hebben wij een punitieve samenleving en aan de andere kant kennen wij een «blame free»-samenleving waarin het adagium geldt: doe maar, er is niets aan de hand. Het VpS en zeker ook de KLM proberen ergens in het midden te zitten. In onze ogen werkt een veiligheidsmanagementsysteem optimaal als mensen zich realiseren dat ze aan bepaalde waarden en normen moeten voldoen. Ze hebben geen «carte blanche» en kunnen niet zomaar doen waar ze zin in hebben. Ze beseffen dat ze in de gaten gehouden worden en dat er consequenties verbonden zijn aan gedrag dat de KLM niet aanstaat. Een maand schorsing en intrekking van het salaris zijn behoorlijke consequenties voor iemand. Of denk aan het innemen van een brevet door de Inspectie Verkeer en Waterstaat. Je moet dit wel goed Europees borgen, zodat iemand niet in België weer een brevet kan halen. Dit zijn voorbeelden van handhavingsmiddelen waarbij niet direct sprake is van een strafrechtzaak. Ik zie dus wel mogelijkheden.

De **voorzitter**: Het is wel opmerkelijk dat u sancties voorstelt die mogelijk verdergaan dan die paar honderd euro boete die door de strafrechter wordt opgelegd. Het perceptieaspect speelt dus een belangrijke rol.

De heer **Van den Berk**: Absoluut. Wij hebben discussies gehad met het Openbaar Ministerie over casussen uit het verleden. Wij vonden een straf van een maand geen salaris voor de gezagvoerder gepast. Van het Openbaar Ministerie kreeg hij echter een boete van € 500.

Mevrouw **Broekers-Knol** (VVD): Je wordt door je peers beoordeeld, zij hebben er verstand van. Bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat moeten mensen zitten die verstand hebben van een veiligheidsmanagementsysteem, zo begrijp ik. Ik heb nog een opmerking over de rechtvaardige samenleving.

De **voorzitter**: Mag ik voorstellen om te proberen, het kort te houden? De vergadering is gepland tot 17.30 uur en wij hebben nog een kerstdiner. Bovendien komen wij er na het reces nog op terug in een gecombineerde commissievergadering.

Mevrouw **Broekers-Knol** (VVD): Ik heb een korte opmerking, geen vraag, naar aanleiding van de opmerking van de ministers over de rechtvaardige samenleving. De heer Van den Berk sprak over het punitieve karakter. Ik interpreteer de opmerking van de ministers in hun brief als volgt. De rechtvaardige samenleving zit zo in elkaar dat het niet zo kan zijn dat verkeersvliegers op een andere manier behandeld worden dan andere mensen die fouten maken. Voor de duidelijkheid: ik ben het daar niet mee eens. Volgens mij is dat de achterliggende gedachte van de ministers. Dit geldt ook voor artsen. Ook in geval van artsen is melden veel beter dan meteen straffen. Hier verschijnen ook veel artikelen over. Echter, ook in dat geval is het kabinet van mening dat er recht gedaan moet worden aan een rechtvaardige samenleving, dat er dus vervolgd moet worden. Wij zijn het daar niet mee eens. Wij vinden dat het leren van fouten de veiligheid ten goede komt.

De **voorzitter**: Met deze kerstgedachte mag men dadelijk het pand verlaten. Ik dank de drie sprekers hartelijk voor hun komst en voor hun toelichting en informatie. Deze bevat nuttige voorbeelden gehoord waar wij nog eens over na kunnen denken. Na het reces zullen wij in een gecombineerde commissievergadering van de commissies van Verkeer en Waterstaat en van Justitie beslissen wat wij procedureel gaan doen. U hoort daar te zijner tijd ook over. Nogmaals dank en heel fijne feestdagen.