

TOESPRAAK MR. PIETER VAN VOLLENHOVEN

Ter gelegenheid van de installatie van

DE ONDERZOEKSRAAD VOOR VEILIGHEID

's-Gravenhage, 7 februari 2005

Majesteit, Koninklijke Hoogheid,
Excellenties,
Dames en Heren,

Mag ik op deze -voor mij toch bijzondere dag- allereerst opmerken dat ik het in hoge mate waardeer dat U, Majesteit, U, Mijnheer Weisglas, en U, Mijnheer Balkenende, hier vandaag aanwezig wilden en konden zijn.

Natuurlijk geldt deze zinsnede des te meer voor de aanwezigheid van Mevrouw Peijs, Mijnheer Remkes en de Heer Kamp.

Een ieder, die enigszins betrokken is bij de materie van het onafhankelijk onderzoek, kan zich wellicht voorstellen dat U iets meer met gemengde gevoelens aan deze plechtigheid deelneemt.

Want, was de Heer Remkes -niet zo lang geleden- niet alsnog bereid om dit wetsontwerp in te trekken en dit naar aanleiding van het debat dat deze Raad niet onafhankelijk genoeg zou zijn?

En was Mevrouw Peijs niet op zoek naar een andere voorzitter van de Raad voor de Transportveiligheid, omdat de huidige weigerde de treinbotsing in Amsterdam te onderzoeken? Volgens de Minister was er aan andere voorzitters geen gebrek.

En waren de voorgangers van de Heer Kamp niet uitgekeken op de vele brieven van de voorzitter van de Raad voor de Transportveiligheid die niet alleen aan hen, maar ook aan de leden van de Tweede Kamer schreef dat "het hem niet juist leek om het woord 'onafhankelijk' te hanteren bij de onderzoeken van de voorgestelde Defensieongevallenraad?

Het woord 'onderzoek' leek hem meer op zijn plaats en uit het ingediende wetsvoorstel bleek volgens de schrijver duidelijk, dat het Defensiebelang prevaleerde boven de woorden onafhankelijkheid en openbaarheid!"

Vele Ministers raakten fors geprikkeld over al die brieven over het onafhankelijk onderzoek en die rechtstreekse contacten -dat gelobby- in en met de Tweede Kamer.

Laat ik hier eerlijk opbiechten, Dames en Heren, dat ik natuurlijk in mijn 22-jarige strijd voor het onafhankelijk onderzoek regelmatig werd geconfronteerd met de woorden "de ministeriële verantwoordelijkheid." De Ministers wilden mij maar al te graag tegen mijzelf beschermen en met name tegen de consequenties die aan al mijn brieven verbonden zouden kunnen zijn. "Schatte ik," vroegen zij zich bezorgd af, "die consequenties zelf wel in voldoende mate in...?"

Zeker na mijn uitspraken dat "de slager -in dit geval de overheid- zijn eigen vlees aan het keuren was, of dat deze Onderzoeksraad voor Veiligheid onmogelijk als onafhankelijk kon worden gezien" deed het debat over de ministeriële verantwoordelijkheid weer oplaaien.

Levendig, Mijnheer Balkenende, herinner ik nog onze gedachtewisseling hierover die -helaas natuurlijk- valt onder de geheimen van 'Uw Torentje'.

Zo terugblikkend waardeer ik dan ook des te meer dat mijn avontuur -mijn ontdekkingsreis op dit gebied- toch positief is afgelopen.

Dat getuigt van een grote sportiviteit van vele Ministers uit vele kabinetten. Als je je carrière begint als waakhond voor de verkeersveiligheid -zo werd ik bij de installatie als voorzitter van de Raad voor de Verkeersveiligheid genoemd- maar al snel werd gepromoveerd tot de luis in de pels van de Minister, dan is het toch een feest als de Minister-president vele jaren later op je 65^e verjaardag in het openbaar durft te zeggen: "Wij kunnen U namelijk niet goed missen...," terwijl je eerder zou kunnen denken aan de woorden 'als kiespijn'!

"Want, zo vervolgde de Heer Balkenende, het is voor een belangrijk deel aan U te danken dat veiligheid niet langer een stiefkindje is van beleid.

U heeft zich met name sterk gemaakt voor het onafhankelijk onderzoek op het gebied van veiligheid.

Dat hield U stug vol in verschillende functies, ...soms... tegen de verdrukking in."

Dat deze positieve zinnen konden worden uitgesproken, Dames en Heren, heb ik -naar mijn volle overtuiging- voor een groot gedeelte te danken aan de onvoorwaardelijke steun die ik altijd van het Parlement voor mijn strijd heb mogen ondervinden.

Mijn gehele voortbestaan in het vak veiligheid en alle wijzigingen in de vele wetsvoorstellen is geplaveid met vele moties van de Tweede Kamer.

Alhoewel het slecht begon met de motie De Beer en Van der Doef in 1975, die direct -na een jaar- een einde maakte aan mijn directeurschap bij de autokeuringen.

Echter, het tij keerde met de motie Mateman - Van Nieuwenhoven (17 juni 1985), die de redding was van de Raad voor de Verkeersveiligheid die met opheffing werd bedreigd. Dit in verband met de reorganisatie van de Rijksdienst. Terwijl de Raad net enige jaren daarvoor met unanimititeit door het Parlement was aanvaard.

De motie Van Vlijmen (november 1993) steunde mijn filosofie om te komen tot de instelling van een Raad voor de Transportveiligheid.

Tien jaar eerder -in maart 1983- had ik dit voorstel gedaan in een brief aan de toenmalige Minister van Verkeer en Waterstaat, Mevrouw Smit-Kroes. Vervolgens bleef ik er zo regelmatig op terugkomen dat ik volgens haar verdacht veel leek op een terriër, die bepaald niet -zo voegde zij eraan toe- de hond van haar keuze was.

Toen de Raad voor de Transportveiligheid uiteindelijk in 1999 -na 16 jaar strijd- werd geïnstalleerd, had ik in 1998 als voorzitter van het College Bevordering Veiligheidseffectstudies, de toenmalige Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, de Heer Peper geschreven, dat

het toch merkwaardig zou zijn als het onafhankelijk onderzoek in Nederland zich slechts zou beperken tot de transportsectoren.

Een nadere studie volgde en werd afgerond op 11 mei 2000, twee dagen voor de vuurwerkramp in Enschede! De onderzoeksstudie stelde voor om te komen tot de instelling van drie afzonderlijke Raden (één voor transport, één voor Defensie en één voor de overige ongevallen).

Als adviseur schreef ik eveneens op 11 mei 2000 aan de Minister en de Tweede Kamer dat "één organisatie meer duidelijkheid zou geven en meer gezaghebbend zou zijn, dan drie."

Vijf maanden later, op 28 november, steunde de motie Van den Doel, Wagenaar, Scheltema-de Nie, Van den Berg de filosofie om te komen tot de instelling van één Onderzoeksraad voor Veiligheid.

Na de ramp in Volendam besloot het kabinet in januari 2001 zijn standpunt om te komen tot de instelling van drie Raden, te verlaten en over te gaan tot de instelling van één Raad.

Tenslotte was het de motie Van der Staaij -juni 2003- die redding bood in het onafhankelijkheidsdebat over de nieuwe Raad.

De motie drong er bij de regering op aan de Raad van State te vragen hoe in de wettelijke regeling evenwichtig recht kon worden gedaan aan enerzijds de onafhankelijke positionering van de Raad en anderzijds de borging van vertrouwelijke informatie, waarvoor de Ministers verantwoordelijk zijn.

De Raad van State kwam met een evenwichtige oplossing die door de Minister werd aanvaard.

En dan nu de installatie van de Onderzoeksraad voor Veiligheid met een voorzitter, over wie de Heer Balkenende op zijn 65^e verjaardag opmerkte, dat hij het succes symboliseerde van het beleid van het kabinet om mensen na hun 65^e te laten doorwerken.

Dames en Heren.

Vandaag -absoluut tegen de verdrukking in- is sprake van een bijzonder moment, omdat Nederland een nieuw instrument, te weten het onafhankelijk onderzoek, wettelijk verankerd en structureel werkend, heeft toegevoegd en afzonderlijk heeft geplaatst naast de overheidsrechtspraak (de strafprocedure, de civiele procedure en de bestuursrechtelijke procedure).

Bij rampen, ongevallen en/of ernstige incidenten speelt enerzijds het belang om de samenleving een inzicht te geven in datgene wat er precies is gebeurd –de waarheidsvinding- en anderzijds het belang van de schuldtoedeling: wie draagt de verantwoordelijkheid voor wat er is gebeurd?

Het dilemma daarbij is, dat de rechtsgeleerden niet konden stellen dat de waarheidsvinding het uitsluitende domein van het onafhankelijk onderzoek zou zijn.

Ook de overheidsrechtspraak, het Openbaar Ministerie of de civiele advocatuur (als onderzoekende partijen) willen immers precies weten wat er is gebeurd.

Wel realiseerden zij zich, dat de overheidsrechtspraak niet altijd was geëquipeerd om te geraken tot een diepgaand en betrouwbaar onderzoek naar alle achterliggende oorzaken en gevolgen van een ramp of ongeval. Zo is de civiele rechter immers afhankelijk van wat de partijen de rechter voorleggen.

En de strafrechter is afhankelijk van de keuzes van het Openbaar Ministerie. Daarnaast mag je in het strafrecht zwijgen, omdat niemand hoeft bij te dragen aan zijn of haar eigen veroordeling, alsmede is de strafprocedure sterk gericht op het achterhalen van de schuldvraag.

Zo kon een baanopzichter 'dood door schuld' ten laste worden gelegd toen een trein, bij onderhoudswerkzaamheden aan wissels, door een verkeerd liggend wissel reed, die niet geklemd was volgens de voorschriften. Bij dit voorval kwamen drie baanwerkers om het leven.

Bij het onderzoek van de Spoorwegongevallenraad destijds bleek echter dat reeds vele jaren in de praktijk anders werd gewerkt dan de theorie voorschreef. Volgens de theorie zou je slechts enkele wissels per dag kunnen reviseren, terwijl de onderhoudsploeg in de praktijk werd geacht er minstens zeven of meer per dag te doen.

Door dit onderzoek wijzigde het Openbaar Ministerie zijn standpunt.

Vanwege dat dilemma over die waarheidsvinding -overheidsrechtspraak versus onafhankelijk onderzoek-, alsmede inachtnemend het gegeven dat burgers -met uitzondering van de slachtoffers en/of de nabestaanden- niet altijd een duidelijke voorkeur hebben tussen het straffen van de verantwoordelijken enerzijds en de waarheidsvinding anderzijds, heeft het onafhankelijk onderzoek - uitgezonderd in de luchtvaart- zich slechts incidenteel ontwikkeld.

De internationale civiele luchtvaart besloot reeds in 1951 een annex 13 toe te voegen aan hun Verdrag van Chicago (uit 1944).

Annex 13 schreef onder andere voor, dat het onderzoek naar de oorzaken van een luchtvaartongeval in de toekomst gescheiden diende plaats te vinden van het onderzoek naar de schuldvraag.

De vliegtuigbouwers en de luchtvaartmaatschappijen wilden namelijk wel altijd precies weten, wat er zich bij een ongeval had afgespeeld om er lering uit te kunnen trekken.

Hun ervaring was niet alleen dat het Openbaar Ministerie afzag van een onderzoek, zeker als geen misdrijf werd vermoed en alle mogelijke verdachten waren omgekomen, maar tevens werkte het onderzoek naar de schuldvraag -vanwege het mogen zwijgen- vaak belemmerend op de waarheidsvinding.

Onafhankelijk waren deze luchtvaartonderzoeken naar de waarheid - ingevolge annex 13- niet, omdat zij door de luchtvaartinspecties zelf werden uitgevoerd.

Zij werden wel onafhankelijk genoemd, maar daarmee werd meer bedoeld op de strikte scheiding die was aangebracht tussen het onderzoek naar de schuldvraag en het onderzoek naar de oorzaken van het ongeval.

Het Amerikaanse Congres besloot -als eerste ter wereld- om deze luchtvaartonderzoeken echt onafhankelijk te maken.

Bij deze onderzoeken speelden -volgens het Congres- vele tegenstrijdige belangen, die zelfs zodanig van aard konden zijn, dat sommige partijen helemaal geen baat hadden bij de waarheidsvinding.

Tevens kon je -naar het oordeel van het congres- niet van een overheidsinspectie verwachten om je eigen meerderen te gaan beoordelen of je collega's te gaan onderzoeken.

Het Congres nam in 1974 twee unieke beslissingen.

Eenzijds werd de bestaande National Transportation Safety Board omgevormd tot een onafhankelijke onderzoeksorganisatie met eigen onderzoekers.

Anderzijds werd dit onafhankelijk onderzoek niet alleen van toepassing verklaard op alle luchtvaartongevallen, maar ook op de ongevallen in alle transportsectoren.

De National Transportation Safety Board werd met deze beslissing een voorbeeld voor de verdere ontwikkelingen op het gebied van het onafhankelijk onderzoek. Wel met name gericht op het onafhankelijk onderzoek in de transportsectoren.

Zo hebben de National Transportation Safety Board en de Canadese Transportation Safety Board indertijd -gebaseerd op hun ervaringen- ook een bijdrage geleverd -via het eerste internationale transportveiligheidscongres te Delft in 1992- aan de totstandkoming van de

motie Van Vlijmen in 1993, om in Nederland te komen tot de instelling van een Raad voor de Transportveiligheid.

In de andere sectoren werkte men internationaal met gewone onderzoekscommissies, zoals het niet-onafhankelijke onderzoek naar de ramp met de veerboot Estonia, waar men nu nog -tien jaar lang- discussieert over de waarde van het onderzoeksrapport. Of met incidentele 'onafhankelijke' onderzoekscommissies, vergelijkbaar met onze Commissies Oosting of Alders.

Of men laat het onderzoek zelfs volledig over aan het Openbaar Ministerie, zoals geschiedde in Oostenrijk naar aanleiding van de dramatische tunnelbrand met de ski-trein in Kaprun in 2000.

In dat strafrechtelijk onderzoek werd niemand veroordeeld en als wij dan bijvoorbeeld denken aan het rapport van de Heer Oosting -met vele aanbevelingen over uiteenlopende terreinen-, dan beseft je dat er veel meer aan de hand is, dan wanneer je het onderzoek slechts beperkt tot het onderzoek naar de schuldvraag.

Dat de strijd voor onafhankelijke onderzoeken zo lang duurt, kun je nationaal en internationaal aan drie factoren toeschrijven.

Allereerst moet de overheid ervan worden overtuigd om de onderzoeken - uitgevoerd door hun eigen inspecties- uit handen te geven.

Overheid en veiligheid werden na de industrialisatie synoniem.

De overheid trok dit onderwerp toen successievelijk naar zich toe met als gevolg dat zij monopolist op dit gebied werd, zowel als regelgever als mede als toezichthouder.

Dat de overheid deze onderzoeken uitvoerde accepteerde iedereen.

Pas veel later ging de samenleving -in Nederland was dit eigenlijk pas in 1992 bij de Bijlmerramp- vraagtekens plaatsen bij de betekenis en waarde van de gedane onderzoeken.

De onderzoekende overheidsinspecties waren door hun grote betrokkenheid nauwelijks als onafhankelijk te beschouwen.

Ook al was misschien sprake van een goed onderzoek.

Als zelfs de schijn van partijdigheid of van vermenging van belangen wordt gewekt, dan werden discussies opgeroepen over 'wat er allemaal door de betrokken partijen onder tafel was geschoven'. De geloofwaardigheid van de inspectie, de overheid kwam daarmee in het geding.

De overheid beschouwde in eerste instantie de suggestie, dat zij haar eigen onderzoeksbevoegdheid moest afstoten, als een motie van wantrouwen aan het adres van haar eigen ambtenaren.

Internationaal zien wij dan ook, dat alle bestaande onafhankelijke onderzoeksraden door parlementaire interventies -na discutabele onderzoeksrapporten- zijn afgedwongen.

Hieruit blijkt wel dat ik -voor mijzelf- niet het gemakkelijkste werkterrein had gekozen!

De tweede vertragende factor is de organisatiestructuur.

Als de overheid eenmaal heeft besloten de 'onafhankelijke' onderzoeken af te stoten, wordt de vraag: Hoe organiseer je dan het onderzoek? Per sector of gebundeld in één Raad?

Met de beantwoording van deze vraag word je geconfronteerd met de verkokering van de veiligheidssectoren, die absoluut weigeren om deel uit te maken van één Raad. Dit onder het motto, dat luchtvaart, scheepvaart, wegverkeer en buisleidingen toch zeker niets met elkaar te maken hebben.

Om deze reden werd de Raad voor de Transportveiligheid ook niet één Raad, maar een federatie van afzonderlijke onderzoeksraden. De verkokering was indertijd zo sterk, dat de Minister besloot -om iedereen te vriend te houden- dat de sectoren zich wel in de Raad voor de Transportveiligheid moesten kunnen blijven herkennen.

Bij de nieuwe Onderzoeksraad voor Veiligheid is nu voor het eerst sprake van één integrale Raad.

De derde verdragende factor is het wetgevingstraject.

Het onafhankelijk onderzoek kan niet slagen als het onderzoek -om vele redenen- niet wettelijk wordt verankerd.

Zelf heb ik altijd gesteld, dat onafhankelijke onderzoeken zonder wettelijke verankering, eens het einde van dergelijke onderzoeken zou kunnen betekenen.

In die wettelijke verankering moet onder andere de onafhankelijkheid van de Raad worden vastgelegd, maar ook de scheiding tussen het onderzoek naar de schuldvraag en het onafhankelijk onderzoek.

Anders gezegd, de scheiding tussen het spanningsveld van 'het mogen zwijgen' en het juist 'alles durven te zeggen', om er lering uit te kunnen trekken.

Om deze reden mogen de rapporten van de Onderzoeksraad voor Veiligheid dan ook niet als bewijs in rechtsgedingen worden gebruikt.

Daarnaast kan men nog denken aan de wettelijke bevoegdheden van de onderzoekers, de inzageprocedure van de conceptrapporten en de wettelijke verplichting om te reageren op de aanbevelingen van de Raad.

Het duurde in Nederland dan ook 22 jaar om het één en ander te bewerkstelligen, maar wel met als resultaat dat deze Raad nu tot voorbeeld kan dienen voor de verdere ontwikkelingen op dit gebied in de Europese Unie.

Als adviseur van de Europese Commissie zal ik dit laatste zeker trachten te bewerkstelligen.

Tenslotte nog een enkel woord over de opgedane ervaringen van de Raad voor de Transportveiligheid en wat je in de toekomst van de Onderzoeksraad voor Veiligheid kan of mag verwachten.

In één van onze werkterreinen hoorde ik die prachtige zinsnede:

“Kijk, als er zich een explosie voordoet, dan is er sprake van een ongeval. Het is een ramp als de Raad voor de Transportveiligheid een onderzoek komt instellen.”

Uit deze opmerking blijkt, dat de ergernis over de rol van de Raad voor de Transportveiligheid begint te groeien en dat is voor de veiligheid een goede zaak.

In veel van onze onderzoeken speelt een gebrekkig veiligheidsmanagement een rol, alsmede het ontbreken van het gezond verstand.

Op vakantie maakte ik overigens weer zo'n typisch voorbeeld van gebrek aan gezond verstand mee, toen in Tahiti mijn nagelschaar in beslag werd genomen, terwijl je in het vliegtuig als bestek wel een stalen vork en mes kreeg uitgedeeld.

Ik zei dat ik de inbeslagname alleen wilde accepteren als het gehele bestek uit het vliegtuig zou worden gehaald! Dit gaf te denken!

Na de vlucht kreeg ik mijn nagelschaar terug. De toezichthouders, in dit geval de politie, deelden mijn mening wel. Maar de nagelschaar was volgens de regels verboden.

Ik geef U nog een paar voorbeelden van falende veiligheidssystemen door niet logisch te denken.

- Een wagon met acrylnitril lekt, omdat de afsluiter regelmatig zo stevig was dichtgedraaid, dat de afsluiter daardoor niet meer kon sluiten. De reserveafsluiter -de blindflens, om mogelijke lekkages te voorkomen- werd nooit getest en sloot dan ook niet meer af vanwege sterke corrosievorming. Moet je dan komen met een nieuwe regelgeving of zeggen: “Gebruik je gezond verstand!”

- In tunnelveiligheid wordt veel geïnvesteerd, met name door de aanwezigheid van twee buizen voor twee rijrichtingen.
Het gehele ventilatie-afzuigstelsel -voor rook bij brand- is hiervoor ontworpen. Behalve bij onderhoudswerkzaamheden, dan wordt één buis gebruikt en werkt het gehele veiligheidssysteem niet meer, omdat je dan met een tweerichtingsverkeer gaat werken.
- Bij een onderzoek naar een afvallende metromotor, die een ontsporing tot gevolg had, bleek, dat dit reeds meerdere keren was voorgekomen, maar vreemd genoeg nooit tot extra controle op de bevestiging van deze motoren had geleid.
- Vier lesvliegtuigen die in verloop van tijd verongelukten en geen geautoriseerde vluchten bleken te zijn, leidden niet tot aanpassing van het veiligheidsmanagementsysteem of tot het ingrijpen van de toezichthouder.
- Wegens verzakkende grond, moesten de koppelingen van de gasleidingen -volgens de richtlijn- 'bij voorkeur' trekvast zijn. Later moesten zij -hetgeen veel logischer is- gewoon 'trekvast' zijn. Echter, deze verandering in de richtlijn vormde geen aanleiding om te controleren of de 90.000 "bij voorkeur trekvastkoppelingen", die er al lagen, ook voldeden aan de nieuwe trekvastnorm.
- De coördinator voor de rampenbestrijding mocht volgens plan (op papier) binnen één uur na het ongeval ter plaatse komen. De norm voor brandweer en ambulances is meestal na 15 à 30 minuten. Door een file kwam de coördinator twee uur later, met als gevolg, dat de gestrande reizigers in een tunnel pas na twee uur de trein konden verlaten en er was sprake van brand.

De kern van het huidige veiligheidsbeleid is nu de eigen verantwoordelijkheid voor veiligheid.

Waar vroeger de veiligheid werd gezien als een taak voor de overheid alleen, is de veiligheid nu -sinds de 80'er jaren- een taak geworden voor de samenleving in zijn totaliteit.

De reden voor deze verandering is naar mijn oordeel vooral, dat de overheid die taak alleen niet meer kon waarmaken.

De praktijk bij de Raad voor de Transportveiligheid toont echter, dat in vele gevallen aan die eigen verantwoordelijkheid geen of onvoldoende inhoud wordt gegeven.

In dit verband moet je, naar mijn mening, ook denken aan het oordeel van de Commissie Oosting, die naar aanleiding van de vuurwerkcramp opmerkte "dat het niet past om de overheid ten volle te verwijten dat zij fouten van een bedrijf niet heeft weten te voorkomen."

Een dergelijke benadering staat op zijn minst op gespannen voet met de filosofie dat betutteling door de overheid moet worden afgewezen en de overheid op afstand moet blijven.

Wanneer van de overheid zou worden verwacht en verlangd dat zij garant moet staan voor het voorkomen van elke calamiteit, dan zou dit verstrekkende gevolgen hebben voor de omvang van de overheid en voor haar werkwijze.

In het maatschappelijk en politiek debat zal steeds opnieuw de balans moeten worden bepaald tussen de omvang van de verantwoordelijkheid van de ondernemer en die van de overheid.

Ik denk dat de Onderzoeksraad voor Veiligheid zich stevig in deze discussie over het vinden van die balans zal moeten mengen.

Niet alleen bestaat er nu veel onduidelijkheid over “wat je nu wel of niet van het huidige overheidstoezicht mag verwachten.”

Soms is het onbegrijpelijk dat een toezichthouder niet heeft ingegrepen.

Soms zie je ook dat de vele toezichthouders niet efficiënt werken en kan er sprake zijn van een grote milieufraude, omdat zeven toezichthouders naast elkaar werken en geen informatie uitwisselen.

Daarnaast wordt in vele gevallen aan die eigen verantwoordelijkheid voor veiligheid uit kostenoverwegingen, uit gebrek aan gezond verstand of het niet luisteren naar waarschuwingen, geen inhoud gegeven.

Zelfs op terreinen, waar je dat niet zou verwachten, zoals de ramp met de Space Shuttle Columbia in januari 2003. Ook dit ongeval was te wijten aan het gegeven dat de waarschuwingen van de technici door de leiding waren weggewuifd.

Er was gewaarschuwd voor het loslaten van het isolatieschuim en de mogelijke gevolgen hiervan.

Echter, zo was het antwoord, “er is toch nooit iets gebeurd!”

Kortom, economische motieven, waaronder het handhaven van de lanceerschema's, wonnen het van veiligheid. Merkwaardig genoeg was deze veiligheidscultuur bij de Nasa reeds ernstig bekritiseerd na het ongeval met de Space Shuttle Challenger.

Als die balans tussen dat overheidstoezicht en die eigen verantwoordelijkheid voor veiligheid niet wordt gevonden -zoals dat nu het geval is-, is er sprake van een veiligheidshiaat, dat ernstige consequenties voor de samenleving in zich kan herbergen in de vorm van een ramp of ongeval.

De waarde van de Onderzoeksraad voor Veiligheid zit in zijn voortbestaan. Het college wordt na een onderzoek niet opgeheven.

En men is verplicht om op de aanbevelingen van de Raad te reageren.

Daardoor kunnen de veiligheidsdiscussies op den duur ook steeds intensiever en/of pijnlijker worden.

Als structurele veiligheidstekorten reeds lang in de samenleving bekend zijn en de Raad deze tekorten ook meerdere keren naar aanleiding van ongevallen heeft aangekaart, wordt toch de vraag of de Raad dezelfde ongevallen moet blijven onderzoeken, hoe ernstig zij ook waren. Dan kom je mijns inziens terecht in het hoofdstuk van "het bewust aanvaarden van risico's."

Nederland is het derde land ter wereld, na Zweden en Finland, dat het onafhankelijk onderzoek op 'alle' sectoren van toepassing heeft verklaard.

Een beslissing die van groot belang is voor de veiligheid en voor de slachtoffers en/of nabestaanden, die mij altijd zeiden "wat ons is overkomen hoeft toch niet nog eens een ander te overkomen!" Zij vormden voor mij dan ook altijd de motivatie om de strijd te blijven voortzetten.

Tevens vormt het onafhankelijk onderzoek een bijdrage aan het democratisch functioneren van onze maatschappij, omdat zo'n onderzoek ons doen en laten even transparant maakt.

Mijn dank aan alle Raads- en Kamerleden en medewerkers en medewerkers van de Raad voor de Transportveiligheid.

Met Uw inzet en steun is de Raad voor de Transportveiligheid blijven voortbestaan, ook al was onze wet buitengewoon ingewikkeld geschreven, zeker met betrekking tot het functioneren van de Raad.

Aan Uw aller inzet is te danken, dat de Raad voor de Transportveiligheid dit moment heeft kunnen halen.

Succes en sterkte voor de nieuwe Raadsleden, buitengewone leden en nieuwe stafleden.

Nogmaals, het is een eer en zeer bijzonder -gelet op mijn privé-situatie- dat men mij als eerste voorzitter heeft willen benoemen.

Het is een vreugde om U op Uw pad nog enige jaren -ik noem geen termijn...- te mogen vergezellen, ook al beseft ik dat ik knap lastig kan zijn. Gevreesd moet worden dat, naarmate ik ouder word, deze kwaal alleen maar zal toenemen.

Ik dank U allen voor Uw komst en verzeker U, dat wij zullen trachten het vertrouwen dat U ons heeft gegeven, volledig waar te maken.