

Vergaderjaar 1997–1998

24 225

Veiligheidsbeleid 1995–1998

Nr. 17

BRIEF VAN DE MINISTER VAN BINNENLANDSE ZAKEN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 27 januari 1998

1 INLEIDEND

Op 12 september 1996 heb ik bij de behandeling van de wijziging van de Rampenwet toegezegd te komen met een voortgangsrapportage over de voorbereiding op de rampenbestrijding. Deze rapportage treft u hierbij aan. Ik ga achtereenvolgens in op de huidige organisatie van de rampenbestrijding en de knelpunten daarin, de lopende grote projecten ter organisatorische versterking van rampenbestrijding, inclusief de bestuurlijke aspecten daarvan en de inhoudelijke ondersteuning die ik met name het lokale bestuur geef om de geconstateerde knelpunten te verhelpen. Bij dit laatste punt ga ik tevens in op de stand van zaken met betrekking tot de voorbereiding op vliegtuigongevallen op luchtvaartterreinen.

1.1 Reorganisatie rampenbestrijding

Met de afronding van het project reorganisatie rampenbestrijding in 1991 is de huidige organisatie van de rampenbestrijding in grote lijnen neergezet. Organisatorisch is toen gekozen voor het centraal stellen van de diensten die met dagelijkse hulpverlening zijn belast, de brandweer, de politie en de geneeskundige diensten, zonodig door het Nederlands Rode Kruis (NRK) en Defensie aangevuld met extra potentieel. De brandweer vervult de coördinerende rol, zowel in de voorbereiding als tijdens het daadwerkelijke optreden. Teneinde deze spilfunctie uit te voeren werden regionale brandwerven opgericht.

1.2 Verantwoordelijkheidsverdeling

Gemeenten zijn primair verantwoordelijk voor de rampenbestrijding en een goede voorbereiding daarop. Door het bijna per definitie bovenlokale karakter van een ramp of zwaar ongeval en vanuit het oogpunt van efficiëntie en kostenreductie, is bij die voorbereiding op een aantal punten inter-gemeentelijke samenwerking noodzakelijk en wenselijk.

De provincie speelt een rol in processen van bemiddeling, coördinatie en toezicht alsmede in het schakelproces tussen gemeenten en operationele diensten enerzijds en Rijk anderzijds.

Het Rijk is verantwoordelijk voor een adequate werking van het rampbestrijdingssysteem als zodanig. Hiertoe scheidt het Rijk randvoorwaarden opdat de verantwoordelijke besturen en diensten hun rol binnen de rampenbestrijding waar kunnen maken. Dit doet zij onder andere door een deel van de rampenbestrijding te financieren, de kwaliteit en capaciteit van het rampbestrijdingssysteem te toetsen en voorzieningen te treffen waarvoor gemeenten of provincies afzonderlijk te klein zijn zoals verbindingen. Het Rijk ondersteunt daarnaast inhoudelijk de mede-overheden bij de uitvoering van hun taken.

1.3 Knelpunten

Na afronding van het project reorganisatie rampenbestrijding in 1991 was de nieuwe structuur voor de rampenbestrijdingsorganisatie bestuurlijk en operationeel in de kern gereed. Het kwam nu op twee zaken aan. Ten eerste moest op basis van de nieuwe structuur, de rampenbestrijding hecht verankerd worden in het takenpakket van gemeenten, provincies, het Rijk en de betrokken hulpverlenende diensten. Ten tweede was het moment aangebroken om de voorbereiding op de rampenbestrijding te verbeteren.

Sindsdien zijn vele knelpunten gesignaleerd. Zo was de geneeskundige hulpverlening bij rampen nog niet goed geregeld en bleek de brandweer zijn spilfunctie binnen de rampenbestrijding nog niet goed aan te kunnen, met name waar het de voorbereiding betreft. Ook het inzicht bij bestuurders in de risico's die de samenleving bedreigen en in de omstandigheden die aanleiding kunnen geven tot het ontstaan van rampen was nog onvoldoende en de materiële infrastructuur moest nog verbeterd worden.

Maar bovenal bleek de bestuurlijke aandacht bij de primair verantwoordelijke voor de voorbereiding op de rampenbestrijding, de gemeenten, onder de maat. Eerst na een incident is er gedurende korte(re) tijd bestuurlijke aandacht voor de voorbereiding op de rampenbestrijding. Dat dit beeld hardnekkig is, wordt bevestigd door bijvoorbeeld de incidenten met de Hercules en de Dakota en door de resultaten van het onderzoek «Voorbereiding op vliegtuigongevallen op luchthaventerreinen».

Mede door die onvoldoende structurele bestuurlijke aandacht, is nog steeds geen sprake van een voldoende verankering van de rampenbestrijding in het normale takenpakket van bestuur en diensten, en wordt de voorbereiding op de rampenbestrijding onvoldoende systematisch benaderd. Een systematische benadering ziet er als volgt uit:

1. continu inzicht in de risico's;
2. goed uitgewerkte en actuele plannen die toegerust zijn op de aanwezige risico's en de te verwachten effecten;
3. goed en voldoende opgeleid personeel en voldoende kwalitatief materieel om de plannen uit te kunnen voeren;
4. goede oefeningen om het personeel en het betrokken bestuur te trainen en de plannen te testen, op basis waarvan de plannen bijgesteld kunnen worden.

Vanuit mijn systeemverantwoordelijkheid heb ik, zoveel mogelijk in samenwerking met de andere verantwoordelijken voor de rampenbestrijding, maatregelen genomen om te komen tot het oplossen van de knelpunten. Een aantal maatregelen zijn al langer geleden ingezet, andere zijn van meer recente datum. Hieronder ga ik in op het beleid dat ingezet is.

2 ORGANISATORISCHE VERSTERKING RAMPENBESTRIJDING

Samen met de besturen van de regionale brandweren heb ik het Project Versterking Brandweer (PVB) gestart. Over de voortgang van PVB en de knelpunten die het project in de voorbereiding op de rampenbestrijding heeft blootgelegd, heb ik u onlangs geïnformeerd (brief van 19 november 1997, nummer PVB97/195).

Samen met mijn ambtgenote van Volksgezondheid, Welzijn en Cultuur heb ik het Project Geneeskundige Hulpverlening bij Ongevallen en Rampen (PGHOR) geïnitieerd. Over de voortgang van dit project hebben mijn ambtgenote van VWS en ik op 8 oktober jongstleden met u gesproken.

Met PVB wordt een versterking van de brandweer als spil in de rampenbestrijding voorgestaan. PGHOR heeft tot doel de totstandkoming van een volwaardige geneeskundige hulpverleningsorganisatie die in staat is naadloos op te schalen en waarin de kwaliteit van de keten in de zorgverlening wordt gewaarborgd.

De komende jaren zal nog veel energie gestoken moeten worden in het implementeren van de resultaten van PVB en PGHOR. Hoewel ik reeds een begin heb gemaakt met de personele versterking van de regionale brandweren, zal in de toekomst verder geïnvesteerd moeten worden om de geconstateerde knelpunten te verhelpen. In het project GHOR is er op dit moment voor gekozen financiële middelen beschikbaar te stellen voor het opstellen van een regionaal plan van aanpak voor de verbetering van de geneeskundige hulpverlening. Op basis van deze regionale plannen van aanpak zal duidelijk worden welke, mogelijk structurele, inspanningen noodzakelijk zijn. De organisaties die betrokken zijn bij de rampenbestrijding moeten verder versterkt worden om het lokaal bestuur te kunnen adviseren en te ondersteunen bij de voorbereiding op de rampenbestrijding. Dat bestuur is immers primair verantwoordelijk voor die voorbereiding.

Hiermee is een eerste stap gezet om betere randvoorwaarden te scheppen waarbinnen het lokale bestuur haar verantwoordelijkheid kan nemen om een systematische en structurele voorbereiding op de rampenbestrijding te realiseren. Het is aan het lokale bestuur die verantwoordelijkheid ook daadwerkelijk op te pakken. Ik zal hen daarop meer aanspreken. De Inspectie Brandweezorg en Rampenbestrijding kan daarbij een rol spelen.

Beide projecten zijn ingezet op basis van de huidige verdeling van de bestuurlijke verantwoordelijkheden. Op basis van de resultaten van PVB en PGHOR ben ik niettemin voornemens om te bezien of het huidige stelsel van wet en regelgeving nog wel in voldoende mate voldoet en onderling consistent is. Gezien de looptijd van de projecten zal deze toets eerst door het volgende kabinet uitgevoerd kunnen worden. Thans is, mede in het licht van PVB en PGHOR, wel in onderzoek of de huidige financieringsstromen nog juist en voldoende zijn.

3 INHOUDELIJKE ONDERSTEUNING

De inhoudelijke ondersteuning die door mij geleverd wordt om het lokaal bestuur en de hulpverleningsdiensten te helpen bij een systematische benadering van de voorbereiding op de rampenbestrijding behandel ik hieronder. In mijn brief van 19 november jongstleden over de voortgang van PVB heb ik aangekondigd inhoudelijke ondersteuning te bieden om de in het kader van dat project geconstateerde meest dringende knelpunten op te lossen. De onderstaande maatregelen moet u mede in dit licht zien.

3.1 Inzicht in risico's

Inzicht in de risico's is een eerste vereiste voor een goede voorbereiding op de rampenbestrijding. Dit inzicht is bij bestuurders echter onvoldoende aanwezig. Reeds in de Eindrapportage reorganisatie rampenbestrijding is dit knelpunt onderkend. Ook in het kader van PVB is geconstateerd dat met name bij bestuurders onvoldoende inzicht in de risico's bestaat. Eerst na een incident wordt men zich bewust van een bepaald risico en is er vervolgens gedurende korte tijd bestuurlijke aandacht voor de voorbereiding op de rampenbestrijding. Ik zal de gemeenten en provincies dan ook blijven stimuleren om te komen tot systematische en gedegen risicoanalyses. Het PVB zal ertoe leiden dat kwalitatieve capaciteit bij de regio's beschikbaar komt om de gemeenten daarbij te ondersteunen.

Ter verhoging van het risicobewustzijn van bestuurders heb ik voorts het instrument Veiligheidseffectwijzer ontwikkeld. Met behulp van dit instrument kan een beter inzicht in de effecten van bepaalde risico's worden verkregen. Daarnaast heb ik het College ter bevordering van veiligheidseffectstudies ingesteld. Dit college begeleidt de ontwikkeling van een veiligheidseffectrapportage. Zo'n rapportage kan behulpzaam zijn om aspecten van veiligheid in besluitvorming een prominentere plaats te geven.

3.2 Plannen

In het kader van PVB is als knelpunt geconstateerd dat gemeentelijke rampenplannen wel zijn vastgesteld maar vaak niet of onvoldoende zijn geoperationaliseerd. Daarnaast ontbreekt het vaak nog aan rampbestrijdingsplannen en regionale rampenplannen. Het ontbreekt veelal niet aan kennis om de plannen te maken en te operationaliseren, maar aan personele capaciteit.

Als eerste stap ter verbetering van dit knelpunt span ik mij in om als uitkomst van het PVB de capaciteit bij de regionale brandweren op dit terrein uit te breiden.

Meer in het bijzonder refereer ik hier aan de Herculesramp en het naar aanleiding daarvan ingestelde onderzoek «Voorbereiding op vliegtuigongevallen op luchtvaartterreinen». Hierbij is gebleken dat voor de risico-categorie luchtvaartterreinen veelal onvoldoende uitgewerkte en beoefende rampbestrijdingsplannen bestonden. Naast de luchtvaartterreinen heb ik ook speciale aandacht voor de bedrijven met gevaarlijke stoffen, de zogenoemde Seveso-inrichtingen, als risico-categorie.

3.2.1 Verbetering Voorbereiding Vliegtuigongevallen op Luchtvaartterreinen

Naar aanleiding van de Herculesramp in Eindhoven is voor alle luchtvaartterreinen in Nederland de voorbereiding op mogelijke ongevallen en rampen kritisch gezien. De resultaten van dit onderzoek heb ik u op 2 juni jongstleden aangeboden (Tweede Kamer, vergaderjaar 1996–1997, 25 000 VII, nr. 36). Het onderzoek bracht aan het licht dat vrijwel overal verbeteringen mogelijk en nodig waren. Op de meeste plaatsen is overigens direct begonnen met verbetering van de bestaande plannen, zowel binnen de poorten van de luchtvaartterreinen als in de gemeenten daar om heen. Dit heeft geleid tot nieuwe (ramp)bestrijdingsplannen en tal van oefeningen om de operationele bruikbaarheid van die plannen te toetsen.

In aanvulling op bovenstaande ontwikkelingen is door een landelijke task-force eind augustus 1997 gestart met het ontwikkelen van een Leidraad Vliegtuigongevallen op luchtvaartterreinen. De leidraad biedt maatscenario's voor de onderscheidene luchtvaartterreinen onder andere

in termen van aantallen te verwachten slachtoffers. Verder wordt voor de diverse doelgroepen beschreven welke verantwoordelijkheden, taken en bevoegdheden spelen bij vliegtuigongevallen en hoe door middel van een proces van planvorming duidelijk kan worden gemaakt aan alle betrokkenen wat van iedereen in voorkomende gevallen verwacht kan en mag worden.

De bestaande plannen worden door de betrokkenen getoetst aan de uitgangspunten en voorstellen in de leidraad. Planning is dat voor medio 1998 betreffende plannen in praktische oefeningen en simulaties uitgetest en geoptimaliseerd zijn. De task-force zal dit proces nauwgezet volgen en waar nodig op verzoek betrokkenen bijstaan. In de tweede helft van 1998 zal ik u wederom informeren over de stand van zaken met betrekking tot de voorbereiding van de rampenbestrijding op luchtvaartterreinen.

3.2.2 Seveso-inrichtingen

In januari 1997 is de Seveso-II richtlijn van kracht geworden. Samen met mijn ambtgenoten van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) en van Sociale Zaken en Werkgelegenheid werk ik thans aan de implementatie van deze Europese richtlijn in de Nederlandse wet- en regelgeving. Als onderdeel daarvan worden gemeenten wettelijk verplicht voor bedrijven die een grote hoeveelheid gevaarlijke stoffen opslaan of verwerken, rampbestrijdingsplannen te maken. Aan de inhoud van deze plannen worden als uitvloeisel van de Seveso-II richtlijn nadere eisen gesteld, bijvoorbeeld in het Besluit risico's zware ongevallen. Voor inrichtingen die niet onder de richtlijn vallen blijft overigens gewoon de nu al bestaande regel gelden dat voor situaties waar een ramp of zwaar ongeval voorzienbaar is, de burgemeester verantwoordelijk is voor het totstandbrengen van een rampbestrijdingsplan. Aan de inhoud van die plannen worden evenwel bij wet- en regelgeving geen nadere eisen gesteld.

3.3 Personeel

De commissie Hermans heeft geconstateerd dat vaak wordt geoefend zonder dat het personeel voldoende is opgeleid, waardoor de effectiviteit van de oefening beperkt is. In het kader van PVB is geconstateerd dat ten aanzien van de rampenbestrijding nauwelijks sprake is van een regionaal afgestemd opleidingsbeleid, zowel voor wat betreft de brandweer, andere disciplines als voor het bestuur. Om dit knelpunt op te lossen heb ik de volgende activiteiten gestart.

3.3.1 Herijking opleidingen rampenbestrijding

Functionarissen dienen opgeleid te zijn voor de functies die zij in de rampenbestrijdingsorganisatie vervullen alvorens goed geoefend kan worden. Voor met name coördinerende en leidinggevende functies blijken echter niet altijd opleidingen te worden aangeboden. Ten einde in de leemte te kunnen voorzien heb ik de werkgroep «Herijking Opleidingen Rampenbestrijding» ingesteld. Deze heeft als opdracht te komen tot het ontwikkelen van eindtermen voor opleidingen voor specifiek te onderscheiden functies binnen de rampenbestrijding. De werkgroep heeft inmiddels het eindrapport met de eindtermen voor de diverse rampbestrijdingsfuncties afgerond. Op basis van dit eindrapport kunnen opleidingsinstituten nu opleidingen gaan ontwikkelen en aanbieden. Voor alle in aanmerking komende functies zouden opleidingen ontwikkeld en aangeboden moeten worden. De opleidingen dienen zoveel mogelijk met een rijksexamen afgesloten te worden. De ontwikkeling van deze opleidingen zal in 1998 plaatsvinden. Eind 1998 dient een zo compleet mogelijk aanbod van deze opleidingen beschikbaar te zijn. Zo nodig zal ik,

indien de markt de benodigde opleidingen niet ontwikkelt, er zorg voor dragen dat het aanbod wordt gegarandeerd door middel van een wettelijke opdracht aan het Nederlands Instituut voor Brandweer en Rampenbestrijding.

3.3.2 Burgemeesters en Openbare Orde en Veiligheid

Gezien het belang van een adequaat opleidingsaanbod voor burgemeesters worden er stappen ondernomen om medio 1998 het huidige opleidingsaanbod voor burgemeesters uit te breiden met speciaal aanbod op OOV-terrein. Onderdeel van de voorgestelde uitbreiding zijn cursussen op het terrein van de rampenbestrijding, waarbij ook de vaardigheden en kennis aan bod komen, die burgemeesters nodig hebben voor de voorbereiding op en het daadwerkelijke optreden bij de rampenbestrijding. Deze cursussen zouden (deels) kunnen samen vallen met bijvoorbeeld één of meerdere modules uit het hierboven genoemde opleidingsaanbod ten behoeve van de rampenbestrijding.

3.4 Materieel

Naast activiteiten gericht op voldoende opgeleid personeel, richt ik mij ook op voldoende kwalitatief materieel. Het betreft hier met name de materiële infrastructuur.

Bij materiële infrastructuur denk ik aan voorzieningen bijvoorbeeld ten behoeve van waarschuwing, informatievoorziening, communicatie en meten. Al deze zaken zijn zowel in de reguliere hulpverlening als voor de organisatie van de ongevals- en rampenbestrijding van wezenlijk belang. Het is echter uit het oogpunt van standaardisatie en kosten geen goede zaak om deze aangelegenheden over te laten aan de afzonderlijke diensten. Daarom heb ik vanuit mijn systeemverantwoordelijkheid ervoor gekozen een aantal landelijke voorzieningen te treffen.

3.4.1 Materiële infrastructuur

Op het gebied van waarschuwing van de bevolking heb ik in 1991 het de vernieuwing van het toen verouderde waarschuwingstelsel opgestart. Inmiddels zijn circa 3800 nieuwe sirenes geplaatst. Over de voltooiing van deze vernieuwing informeer ik u binnenkort.

Met betrekking tot melding en alarmering is in samenwerking met het veld gestart met de invoering van het concept geïntegreerd meldkamer-systeem. In het kader hiervan zijn inmiddels in de brandweer/CPA-regio Eindhoven, de brandweerregio Twente en in de politieregio Zaanstreek-Waterland pilots in voorbereiding. Over de voortgang bericht ik u medio 1998.

Ter verbetering van de mobiele (data-)communicatie van diensten in de OOV-sector, ondermeer met taken op het gebied van de rampenbestrijding, heb ik het project C2000 opgezet. Over de voortgang van dit project heb ik u op 27 oktober jongstleden gerapporteerd (Tweede Kamer, vergaderjaar 1997–1998, 25 124, nr. 4) en op 26 november jongstleden met u gesproken.

Daarnaast heb ik vanuit mijn systeemverantwoordelijkheid ervoor gekozen het huidige Nationaal meetnet radioactiviteit (NMR) te moderniseren. Momenteel beheren mijn ambtgenote van VROM en ik gezamenlijk het NMR. Het huidige meetnet is technisch verouderd, waardoor vervanging noodzakelijk is. In 1998 wordt begonnen met het vervangen van het huidige meetnet door een tweede generatie NMR.

3.4.2 Geneeskundige combinatie

In samenwerking met het veld heb ik het concept van de zogenoemde Geneeskundige Combinatie, een samenwerkingsverband van een traumateam, twee ambulanceteams en een Snel Inzetbare Groep ter Medische Assistentie (SIGMA), ontwikkeld. Ter ondersteuning van dit concept stel ik basisuitrustingen en transportmiddelen voor de elementen ambulanceteams en SIGMA beschikbaar. De eerste beschikbaarstelling vindt 26 maart 1998 plaats. Daarna zal met een frequentie van gemiddeld 1 uitrusting per week de rest van Nederland de beschikking krijgen over een uitrusting. Eind 1998 zullen in totaal 40 uitrustingen zijn verstrekt. De Geneeskundige Combinatie komt in de plaats van de geneeskundige pelotons. Over de invoering van de Geneeskundige Combinatie heb ik afspraken gemaakt met het veld, in het bijzonder het NRK.

3.5 Oefenen

Naast de constatering dat met onvoldoende opgeleide functionarissen wordt geoefend, heeft de commissie Hermans ook geconstateerd dat onvoldoende wordt geoefend. Ook het beeld dat vanuit PVB naar voren komt correspondeert hiermee. Ter bevordering van meer en beter oefenen is onder auspiciën van het College Commandanten van Regionale Brandweren een visitatiecommissie actief.

3.5.1 Visitatiecommissie

De commissie Hermans heeft in haar rapport «Meer en beter oefenen voor de Rampenbestrijding» voorgesteld een kwaliteitszorg systeem ten behoeve van het bestuurlijk en multidisciplinair (operationeel) oefenen te ontwikkelen. Zo'n systeem bestaat uit maatstaven en toetsing. Een onderdeel van toetsing is collegiale visitatie.

De visitatiecommissie heeft vorig jaar een aantal collegiale toetsingen uitgevoerd. Haar aanbevelingen richten zich voornamelijk op het versterken van het beleidsmatige aspect van oefenen.

De visitatiecommissie richt zich evenwel nog niet op het bestuurlijk oefenen. Omdat juist de bestuurlijke aandacht voor de voorbereiding op de rampenbestrijding achterblijft, is het van wezenlijk belang dat ook het bestuurlijk oefenen wordt bevorderd. De ervaring leert immers dat bestuurders veelal pas na oefenen weten hoeveel mis kan gaan bij de bestrijding van een ramp of zwaar ongeval.

Ik zal er bij de Koninklijke Nederlandse Brandweer Vereniging dan ook nogmaals op aandringen ook voor het bestuurlijk oefenen een soortgelijk visitatie-instrument te ontwikkelen dan wel aansluiting te zoeken bij de huidige commissie. In aanvulling daarop, zal ik bezien in hoeverre de Inspectie Brandweezorg en Rampenbestrijding hierbij ook een rol kan spelen.

Hoewel de kwalitatieve aspecten van oefenen prevaleren boven de kwantitatieve komt het mij voor dat minimaal één maal per jaar bestuurlijk moet worden geoefend.

3.6 Inzicht in het niveau van de voorbereiding

In het rapport «Meer en beter oefenen voor de rampenbestrijding» (commissie Hermans) adviseert de commissie de voorbereiding op de rampenbestrijding meer planmatig te benaderen. Een systeem van gemeentelijke en regionale actieplannen en rapportages over de uitvoering daarvan, dient het inzicht in en het toezicht op de kwaliteit van de voorbereiding op de rampenbestrijding te verbeteren.

Ik heb een werkgroep ingesteld waarin vertegenwoordigers van mijn ministerie, de gemeenten, regionale brandweren en provincies zitten. Deze werkgroep heeft als opdracht standaard onderdelen van de actieplannen en van de rapportages over de uitvoering van die actieplannen op te leveren. Ook is het de bedoeling dat de werkgroep voor de standaard onderdelen kwaliteitscriteria formuleert. In maart 1998 brengt de werkgroep aan mij verslag uit.

Ik zie of in dit systeem een toetsingsinstrument opgenomen kan worden dat bestaat uit zelftoetsing, collegiale toetsing en toetsing door de Inspectie Brandweezorg en Rampenbestrijding. De nadruk dient te liggen op de zelftoetsing.

Het systeem van plannen en rapporteren is behulpzaam in het krijgen van meer inzicht bij de diverse bestuurslagen in de mate van voorbereiding op de rampenbestrijding. Daarnaast kan het systeem, door het cyclische en signalerende karakter, ook de bestuurlijke aandacht voor de rampenbestrijding vergroten.

Door het opnemen in het systeem van een plan van aanpak om gesignaleerde knelpunten op te lossen, voorziet het systeem ook in een basis voor voortgaande versterking van de organisatie van de rampenbestrijding. Het biedt mij ook de gelegenheid om te monitoren of de knelpunten ook daadwerkelijk worden opgelost.

4 AFSLUITEND

Alle lopende en voorgenomen maatregelen ter verbetering van de voorbereiding op de rampenbestrijding beschouwende, ben ik ervan overtuigd dat een belangrijke stap is gezet in het verbeteren van de randvoorwaarden voor een adequate rampenbestrijding. Echter ook in de toekomst zal een verdere investering geleverd moeten worden. Ik wijs erop dat de uitwerking en implementatie van het door mij ingezette beleid op het terrein van de rampenbestrijding afhankelijk is van de inzet en medewerking van degenen die mede verantwoordelijk zijn voor de voorbereiding van de rampenbestrijding. Het betreft hier in het bijzonder gemeentelijke en provinciale bestuurders.

Indien ook zij hun verantwoordelijkheid nadrukkelijk nemen, ben ik ervan overtuigd dat sprake zal zijn van een stevigere verankering van de rampenbestrijding in het dagelijkse functioneren van gemeenten, provincies en betrokken parate diensten, en een meer systematische benadering van de voorbereiding op de rampenbestrijding.

De Minister van Binnenlandse Zaken,
H. F. Dijkstal