

26ste vergadering

Dinsdag 23 november 2004

Aanvang 14.00 uur

Voorzitter: Weisglas

Tegenwoordig zijn 141 leden, te weten:

Van Aartsen, Aasted Madsen-van Stiphout, Adelmund, Albayrak, Algra, Aptroot, Arib, Van As, Atsma, Azough, Van Baalen, Bakker, Balemans, Van Beek, Blok, Blom, Van Bochove, Boelhouwer, Van Bommel, Bos, Van den Brink, Brinkel, Bruls, Buijs, Bussemaker, Van de Camp, Cornielje, Çörüz, Crone, Van Dam, Depla, Dezentjé Hamming, Van Dijk, Van Dijken, Dijksma, Dijsselbloem, Dittrich, Douma, Dubbelboer, Duivesteyn, Duyvendak, Eerdmans, Van Egerschot, Eijssink, Eski, Ferrier, Van Fessem, Fierens, Geluk, Van Gent, Gerkens, Griffith, De Haan, Van Haersma Buma, Halsema, Van der Ham, Hamer, Haverkamp, Heemskerk, Van Heemst, Herben, Hermans, Hessels, Van Heteren, Van Hijum, Hofstra, Ten Hoopen, Huizinga-Heringa, Jager, Joldersma, Jonker, Kalsbeek, Kant, Karimi, Koenders, Koomen, Koopmans, Kortenhorst, Kóer-Kaya, Kraneveldt, De Krom, Kruijsen, Van der Laan, Lambrechts, Lazrak, Leerdam, Van Lith, Luchtenveld, Mastwijk, Van Miltenburg, Mosterd, Nawijn, De Nerée tot Babberich, Noorman-den Uyl, Omtzigt, Oplaat, Örgü, Ormel, De Pater-van der Meer, Rambocus, Rijpstra, Roefs, Rouvoet, Samsom, Schippers, Schreijer-Pierik, Slob, Smeets, Smilde, Smits, Snijder-Hazelhoff, Spies, Van der Staaij, Sterk, Straub, Stuurman, Szabó, Tichelaar, Timmer, Tjon-A-Ten, Tonkens, Veenendaal, Van Velzen, Verburg, Verdaas, Vergeer, Verhagen, Vietsch, Visser, Van der Vlies, Vos, Bibi de Vries, Jan de Vries, Klaas de Vries, Van Vroonhoven-Kok, Weekers,

Weisglas, Wilders, Van Winsen, De Wit en Wolfsen,

en de heren Remkes, minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, Donner, minister van Justitie, mevrouw Van der Hoeven, minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, mevrouw Peijs, minister van Verkeer en Waterstaat, de heren Brinkhorst, minister van Economische Zaken, Veerman, minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, De Geus, minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, en mevrouw Verdonk, minister voor Vreemdelingenzaken en Integratie.

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

Waalkens, wegens verblijf in het buitenland, ook morgen;

Marijnissen, wegens verblijf in het buitenland, deze en volgende week;

Verbeet en Van Oerle-van der Horst, wegens bezigheden elders;

Timmermans en Vendrik, wegens ziekte.

Deze berichten worden voor kennisgeving aangenomen.

De **voorzitter**: De ingekomen stukken staan op een lijst die op de tafel van de griffier ter inzage ligt. Op die lijst heb ik voorstellen gedaan over de wijze van behandeling. Als aan het einde van de vergadering daartegen geen bezwaren zijn ingekomen, neem ik aan dat de

Kamer zich met de voorstellen heeft verenigd.

Aan de orde is **het mondelinge vragenuur**, overeenkomstig artikel 136 van het Reglement van orde.

De **voorzitter**: Er zijn drie series vragen, dus u kunt uitrekenen hoe wij dat over een uur gaan verdelen.

Vragen van het lid Duyvendak aan de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties over **een lekkende giffrein op station Arnhem**.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Gisteren werden wij opgeschrikt door het bericht dat er grote problemen waren bij een goederentrein bij Arnhem. Al snel bleek dat er in die trein een brandbare, licht ontvlambare maar ook zeer ontplofbare stof zat. In de loop van de middag werd bekend dat zo'n 25 mensen om onduidelijke redenen in de buurt van de trein onwel raakten. In de loop van de nacht werd duidelijk dat een loszittend deksel van een van de goederenwagens de oorzaak was. Het is natuurlijk heel vervelend voor die 25 mensen, maar gelukkig zijn er geen grotere ongelukken gebeurd.

Met een zekere regelmaat doet dit type incidenten met goederentreinen met gevaarlijke stoffen zich voor. Ik noem enkele willekeurige voorbeelden. Een paar weken geleden ontspoorde er een trein in Venlo. Een jaar geleden ontspoorde er een trein met chloor in Halfweg. Twee jaar geleden ging het bijna mis met een trein met zeer gevaarlijke inhoud in

Duyvendak

Amersfoort. De conclusie van mijn fractie is dat wij met deze treinen met gevaarlijke stoffen te grote risico's nemen.

Mijn eerste blokje vragen is gericht aan minister Peijs. Hoe kan het zijn dat een trein met zo'n gevaarlijke inhoud door dichtbevolkte gebieden rijdt en niet plaatsvindt over water? Was dit transport van tevoren bekend bij de burgemeester, de brandweer en andere hulpdiensten?

Mijn tweede serie vragen richt ik aan minister Remkes en gaat over het verloop van de crisis gisteren in Arnhem. Ik begin met een kort citaat uit De Gelderlander: "Het beeld is surrealistisch. Terwijl brandweerlieden in beschermende pakken voorzichtig onderzoeken of er gas lekt uit een van de wagons op het rangeerterrein, voetballen vmbo-leerlingen op nog geen 25 meter afstand op het schoolplein gewoon door. Op hetzelfde moment worden honderden meters verderop treinpassagiers uit het NS-station gedreven". Hoe is het mogelijk dat een trein met een dergelijke inhoud, waarmee mogelijk iets mis is, gerangeerd wordt naar een plek vlakbij een woonwijk, een school en druk treinverkeer? Hoe is het mogelijk dat er geen maatregelen zijn genomen om te anticiperen op het ontvlammen of ontploffen van de inhoud? Hoe is het mogelijk dat het meer dan twaalf uur duurde voordat de oorzaak ontdekt werd en kennelijk niet meteen de goede deskundigen op onderzoek uitgingen?

Mijn laatste vraag luidt of minister Peijs bereid is om maatregelen te nemen om dit soort transporten aan banden te leggen door een vergunningstelsel in te voeren. Is zij ook niet van mening dat, als die transporten toch moeten plaatsvinden, het hart van een dergelijk vergunningstelsel moet zijn dat de overheid bepaalt over welke route die transporten plaatsvinden? Deelt zij mijn mening dat het ook de overheid is die bepaalt of die transporten plaatsvinden per trein, schip of buisleiding?

Minister **Peijs**: Voorzitter. Waarom wordt zo'n gevaarlijke stof per trein vervoerd en niet via de binnenvaart? Voordat ik hierop een antwoord geef, wil ik gezegd hebben dat dit voorval maar weer eens laat zien hoe

belangrijk het is dat de Betuweroute zo snel mogelijk in gebruik kan worden genomen. Dit voorval had namelijk niet plaatsgevonden als wij over de Betuweroute hadden beschikt. Deze trein was dan rechtstreeks naar Duitsland gereden en niet zoals nu door dichtbevolkte gebieden.

Was het bekend dat deze trein hier zou rijden? Nee. Maar ook dat wordt een stuk beter als de Betuweroute eenmaal gereed is, omdat alle hulpdiensten dan kunnen worden geconcentreerd.

Waarom had men meer dan twaalf uur nodig om uit te vinden dat de stof in de wagon de oorzaak was? De brandweer is begonnen met een visueel onderzoek en constateerde dat er geen lek was. Vervolgens heeft de brandweer samen met de Inspectie Verkeer en Waterstaat een visueel onderzoek verricht aan de bovenkant van de trein. Dat onderzoek was eerder niet mogelijk, omdat eerst de spanning van de bovenleiding moest worden gehaald. Terwijl de wagon werd losgekoppeld, begon men te betwijfelen of deze trein wel de oorzaak was. De mensen die onwel waren geworden, zaten immers allemaal in de passagiers-trein. Om deze mogelijkheid uit te sluiten heeft men onderzocht of er in de passagierstrein een stof was vrijgekomen die verantwoordelijk kon zijn voor de problemen. Dat was niet het geval.

Nadat men de wagon van de bovenleiding had gehaald, hebben mensen van de RIVM, uitgerust met persluchtapparatuur, de trein beklommen en bovenop de wagon metingen verricht. Uit dit onderzoek bleek dat enkele knevels bovenop het mangat een beetje waren aangedraaid en dat enkele knevels tamelijk los zaten.

Naar de schuldvraag wordt een strafrechtelijk onderzoek verricht en de Kamer zal mij dan ook moeten vergeven dat ik op dit moment geen antwoord op deze vraag kan geven.

De vuller van de inrichting waar de trein gevuld is, moet het mangat sluiten. De vervoerder neemt de trein met de gevulde wagons over en dient de trein visueel te inspecteren. De wettelijke procedures zijn dan ook in orde. Er is geen sprake van een hiaat in de wettelijke procedures voor het laden en lossen. De oorzaak moet worden gezocht in slechte naleving van de voorschriften of een menselijke fout. Het onderzoek van

het KLPD en IVW moet laten zien wat in dit geval de oorzaak was.

De mensen van de RIVM die bij het onderzoek waren betrokken, waren uitgerust met persluchtapparatuur. Men heeft dus veilig gewerkt.

Ik benadruk verder dat de trein niet stilstond, maar werd gerangeerd. De trein reed dus. Dat is belangrijk om in het oog te houden. Na de melding dat er iets aan de hand was, heeft de verkeersleiding besloten om de trein stil te zetten op Arnhem Berg.

Ik heb opdracht gegeven aan de inspectie om samen met de verkeersleiding van ProRail na te gaan wat de beste plaats is om dergelijke treinen naar toe te brengen. U moet daarbij denken aan een "refugee-plaats" voor schepen. Die plaats moet natuurlijk zo ver mogelijk van huizen, scholen, kinderen, passagiers enzovoort liggen.

Tot nu toe is de aandacht vooral uitgegaan naar preventie. Ik denk dan vooral aan rangeerterrein Kijfhoek waar immers veel van dergelijk vervoer wordt gecontroleerd. Voor dit emplacement is een speciaal project gestart om te komen tot een faciliteit waarbij een directe oplossing voor wagons met gebreken kan worden geboden.

Ik heb dus de noodzakelijke opdrachten gegeven en moet met u de resultaten van het strafrechtelijk onderzoek afwachten.

Minister **Remkes**: Voorzitter. Ik kan heel kort zijn. De gebruikelijke procedures, die lopen via het NCC en de CdK van Gelderland, zijn in dit geval gevolgd. Op de vraag van de heer Duyvendak over het surrealistische beeld van voetballende jochies kan ik op dit moment geen antwoord geven; dat weet ik gewoon niet. Ik ben overigens best bereid om de Kamer daarover nader te informeren.

Aanvankelijke ontstond op basis van metingen ter plaatse het beeld dat er geen gevaarlijke stoffen waren vrijgekomen. Er werd ook geen lekkage geconstateerd aan de goederentrein. Omdat er in eerste instantie toch elf mensen op het station onwel waren geworden, hebben de plaatselijke autoriteiten besloten tot ontruiming van dat station. Later is gebleken dat in

Remkes

totaal 25 mensen onwel zijn geworden. Dat zijn de feiten zoals die op dit moment aan mij bekend zijn. Als de heer Duyvendak nadere informatie wil over de omgevingsfactoren, dan kan dat.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik zou dan bij dezen graag de afspraak maken met de minister van BZK dat wij als Kamer worden geïnformeerd, niet alleen over de oorzaak van de "gelukkig net geen ramp" maar ook over de aanpak ervan. Wellicht kunnen wij van een dergelijke evaluatie leren. Door de regels heen krijg ik van de minister de indruk dat ook hij denkt dat er mogelijk slordig en onzorgvuldig is opgetreden.

De minister van Verkeer en Waterstaat zegt: het was niet bekend wat er in die trein zat. Is zij het niet met mij eens dat dat juist ernstig is? Moet daaraan geen eind komen zodat het wel altijd bekend is? Na "Amersfoort" was dat twee jaar geleden eigenlijk ook de afspraak. De minister heeft overigens niet geantwoord op een essentiële vraag: bent u bereid om te komen tot een vergunningstelsel waardoor de overheid grip krijgt op dit type transporten? In dat geval kan worden afgewogen of ze noodzakelijk zijn en via welke route ze lopen. Ook kan het beste vervoermiddel worden gekozen: boot, trein, buisleiding etc.

Minister **Peijs**: Het ministerie is druk doende om voor het vervoer van gevaarlijke stoffen te komen tot zogenaamde basisnetten. Voor spoorvervoer zal er bovendien volgend jaar een regulerings-systeem liggen gebaseerd op de Betuweroute, een systematiek die dus begin 2007 "in bedrijf" wordt genomen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Naar mijn weten gaat het dan alleen om het bepalen van de beste treinroute, en niet om de keuze tussen trein, schip, bus en vracht-auto, de keuze van de modaliteit.

Minister **Peijs**: Als de heer Duyvendak denkt dat hij met het voorschrijven van een modaliteit deze wereld risicoloos kan maken, dan vergist hij zich.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Nee, het gaat om het beter beheersen van risico's.

Minister **Peijs**: Ook met een schip kan bijvoorbeeld wat misgaan. Een trein is een veilig vervoermiddel. Zeker als we straks de Betuweroute hebben, kan het overgrote deel van het transport van de Brabantroute over deze route worden afgewikkeld. Door de Betuweroute op te nemen als essentieel onderdeel van het genoemde basisnet voor gevaarlijke stoffen, is het ook mogelijk om langs deze voorkeurroutes de organisatie en inzet van de hulpdiensten te verbeteren.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voor sommige stoffen geldt toch dat het veiliger is om ze per trein te vervoeren, terwijl andere stoffen beter per schip of via een buisleiding kunnen worden vervoerd. Ook de route is van belang voor het risico. In dat licht zou het goed zijn als de overheid daar greep op krijgt, zodat het niet aan een willekeurige vervoerder is om dat te bepalen.

Minister **Peijs**: Op basis van de VN-classificatie ging het in dit geval niet om een "giftige stof". Ik zou niemand aanraden om het te drinken, maar volgens de internationale classificaties was de stof niet giftig.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Maar wij hebben gisteren mensen onwel zien worden! Bovendien is de stof licht ontvlambaar.

Minister **Peijs**: Ik vind dat wij niet aan incidentenpolitiek moeten doen. Wij zijn een heel goede regeling voor het vervoer van gevaarlijke stoffen aan het maken. Wij zijn preventief bezig doordat wij proberen om bij Kijfhoek, waar straks vrijwel alle vervoer van gevaarlijke stoffen langs gaat, een inrichting te maken waarin wij dit soort wagons gevaarloos kunnen onderzoeken en zonodig kunnen ontdoen van een gevaarlijke lading. Wij moeten ervoor uitkijken om aan een incident een hele bulk wetgeving te hangen. Het incident is overigens prima afgelopen en iedereen heeft gedaan wat moest worden gedaan. Ik ben ervan overtuigd dat onze procedures, zowel voor laden als voor lossen en vervoeren, prima zijn. Je kunt echter de menselijke factor nooit uitsluiten. Dat kan ook niet op een schip, noch op welke andere vorm van vervoer je ook verzint. Vervoer blijft vervoer;

mensen blijven mensen en mensen kunnen fouten maken.

Minister **Remkes**: Er moet altijd zorgvuldigheid in kwalificaties zijn. Er moet niet te gemakkelijk op voorhand worden overgegaan tot de uitdrukking "mogelijk onzorgvuldig", want die gaat mogelijk haar eigen leven leiden. Ik ben nog niet zover om die uitdrukking te gebruiken. Ik heb het nog niet kunnen vaststellen. Ik constateer alleen maar dat de plaatselijke autoriteiten op een gegeven moment hebben besloten om het station te ontruimen. Voor zover ik nu kan overzien is dat terecht gebeurd.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik deel het standpunt van de minister van Verkeer en Waterstaat dat wij niet aan incidentenpolitiek moeten doen. Het gaat hierbij om heel veel kwesties waarbij wij helemaal geen competentie hebben. Ik heb slechts één vraag aan de regering. Voorziet zij erin dat de ongevallenraad hiernaar wellicht een onderzoek instelt? Dan krijgen wij wellicht heel objectief een nader beeld van wat hierbij is gebeurd.

Minister **Peijs**: Ik geloof dat wij beiden over die raad gaan, althans, wij worden erdoor onderzocht. De raad bepaalt zelf welke ongevallen hij aanneemt. Ik heb nog niet vernomen of de raad het zal doen. Mocht dat het geval zijn, dan laat ik dat de Kamer graag weten.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik deel de opvatting dat hierbij sprake is van een incident. Dat neemt evenwel niet weg dat je van incidenten kunt leren. Ik vraag met name aan de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties het volgende. Vindt hij het net als ik verontrustend dat het een uur of tien heeft geduurd, waarin deskundigen van de vervoerder, deskundigen van de gemeente, deskundigen van de brandweer, deskundigen van het RIVM en deskundigen van de Inspectie Verkeer en Waterstaat rondom de trein liepen, voordat de conclusie is getrokken die de minister van Verkeer en Waterstaat zojuist heeft gemeld?

Minister **Remkes**: Collega Peijs heeft zojuist iets over het proces gezegd. Ik heb tegen de Kamer gezegd dat de Kamer nader wordt gerapporteerd

Remkes

als de feiten eenmaal helemaal helder zijn. Collega Peijs heeft net ook aangegeven waarover op welke momenten onduidelijkheid bestond. Dat verklaart voor een deel de tijdsduur. Er zijn evenwel al eerder, ter bescherming van mensen, maatregelen genomen.

Mevrouw **Van Heteren** (PvdA): Ik ben het met mijn collega's eens dat geen incidentenpolitiek moet worden bedreven. Dit type incident komt echter wel vaker voor. Zoals de heer Duyvendak al aangaf, is het niet eenmalig dat wij dit zien. Risicoloos leven in Nederland lukt niet. De risico's zo veel mogelijk vermijden lukt echter wel. Ik hoor er graag meer over van de ministers op welke manier zij denken dit soort incidenten te minimaliseren in de overgangstijd tot de komst van de Betuweroute en tot de wat betere regeling in 2005. Waarom is verder de trein weggesleept naar een toch vrij druk bevolkte omgeving? Volgens de huidige afspraken en de circulaire is dat niet de bedoeling.

Minister **Peijs**: Mevrouw Van Heteren pakt precies het punt dat ik zojuist aankaartte. Ik heb mijn departement onmiddellijk opdracht gegeven om te bekijken waarom de treindienstleider die trein naar Arnhem-Berg heeft gedirigeerd. Ik wil weten of daarvoor een reden was. Die in mijn ogen zeer relevante vraag zijn wij aan het onderzoeken, al hebben wij daar natuurlijk nog maar weinig tijd voor gehad. Ze werken bij de trein ook in ploegendiensten. Ik stel dus voor dat ik de Kamer uitgebreid laat weten waar een trein naartoe gaat als er iets aan de hand is. Dat vind ik echt een belangrijke kwestie. Ik zeg toe dat ik mijn ministerie de opdracht geef om een procedure op te stellen aan de hand waarvan een trein naar een plaats kan worden gedirigeerd waar die geen schade kan aanrichten en in de buurt waarvan in ieder geval geen mensen zijn.

Mevrouw **Gerken** (SP): Voorzitter. De minister van Verkeer en Waterstaat zegt terecht dat de raad zijn eigen agenda bepaalt. Ik wil van haar de verzekering hebben dat ook de Inspectie Verkeer en Waterstaat dit ongeval onderzoekt.

Minister **Peijs**: Ik wacht liever het strafrechtelijk onderzoek van de

KLPD af. Ik kan er natuurlijk wel 86 onderzoeksraden op zetten, maar mensen blijven mensen. Er is een menselijke fout gemaakt. Het komt voor dat iemand vergeet om twee knevels aan te draaien. Dat moet goed worden gecontroleerd. Er is natuurlijk nog geen ongeval gebeurd.

Mevrouw **Gerken** (SP): Het is waar dat mensen fouten maken. Net zei de minister iets over een trein die op een vreemde manier is weggesleept. De Inspectie Verkeer en Waterstaat kan het geheel van gebeurtenissen bestuderen. Ik vraag haar derhalve nogmaals om de inspectie te verzoeken om een oordeel over het geheel van de gebeurtenissen.

Minister **Peijs**: Ik wil wel vragen of de ongevallenraad dat onderzoekt.

De **voorzitter**: Ik geloof dat mevrouw Gerken het over de inspectie had.

Minister **Peijs**: De Inspectie Verkeer en Waterstaat is dat onderzoek juist aan het doen. Dat spreekt vanzelf.

Vragen van het lid Vos aan de minister voor Vreemdelingenzaken en Integratie over **het bericht dat de rechtbank Haarlem en de Raad van State een uitspraak hebben gedaan dat beroep tegen een afwijzing als zogenoemd schrijvend geval in het kader van het asielbeleid mogelijk is.**

□

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Voorzitter. Duizenden asielzoekers in Nederland hebben de minister in navolging van het plan van voormalig minister Nawijn een brief geschreven en verzocht om een verblijfsvergunning omdat zij in bijzonder schrijnende omstandigheden verkeren. Wij noemen die brieven ook wel de 14-1-brieven. Minister Verdonk heeft altijd gezegd dat zij deze brieven beantwoordt zonder onderbouwing, of het antwoord nu ja of nee is, en dat mensen geen recht hebben op bezwaar of beroep. Dat heeft de minister altijd aan de brieverschrijvers terugschreven. Zij heeft eraan toegevoegd dat degenen die zijn uitgeprocedeerd sowieso niet in aanmerking komen voor een verblijfsvergunning. De Raad van

State heeft afgelopen vrijdag de belangrijke uitspraak gedaan, dat de minister wel degelijk inhoudelijk moet motiveren waarom een asielzoeker in schrijnende omstandigheden niet in aanmerking komt voor een verblijfsvergunning. De asielzoeker moet dan vooraf in een brief zijn of haar schrijnende situatie hebben toegelicht en de minister hebben gevraagd om gebruik te maken van haar discretionaire bevoegdheid. De Raad van State heeft bovendien gesteld dat het wel degelijk mogelijk moet zijn om bezwaar en beroep aan te tekenen en dat de minister ook de zaken van uitgeprocedeerde asielzoekers serieus moet bestuderen en de mogelijkheid van beroep openhouden.

De fractie van GroenLinks en vele juristen in dit land hebben de opstelling van de minister altijd aangevochten. Het lijkt mij dat de uitspraak van de Raad van State van grote, inhoudelijke betekenis is voor zeer veel asielzoekers in Nederland. Wat gaat de minister doen? Iedere overheid van een land is verplicht om zorgvuldig om te gaan met burgers, zeker als die in schrijnende omstandigheden verkeren. Wat zijn voor de minister de consequenties van de uitspraak van de Raad van State? Bekijkt zij de brieven van mensen opnieuw? Gaat zij na of haar antwoorden daarop deugdelijk waren? Maakt zij de mensen alsnog duidelijk dat de mogelijkheid bestaat om beroep aan te tekenen of bezwaar te maken? Schept zij deze mogelijkheid ook voor uitgeprocedeerde asielzoekers? Kan zij schatten hoeveel brieven anders moeten worden beantwoord dan tot nu toe is gebeurd? Waarschijnlijk klimmen duizenden mensen nu in de pen omdat zij alsnog bezwaar willen maken tegen de afwijzing. Hoe gaat de minister daarmee om? Gaat zij ook na of er een regeling kan komen voor het naar behoren afhandelen van deze zaken, gegeven het feit dat de IND, de vreemdelingenrechter, maar ook advocaten al zeer zwaar zijn belast?

□

Minister **Verdonk**: Voorzitter. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft afgelopen vrijdag een uitspraak gedaan over de vraag of er een rechtsmiddel mogelijk is tegen een reactie op een