

Vergaderjaar 2000–2001

27 400 VII

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (VII) voor het jaar 2001

26 444

Vorbereiding vliegtuigongevallen op luchtvaartterreinen

Nr. 16

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 26 oktober 2000

De vaste commissie voor Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties¹ heeft op 4 oktober 2000 overleg gevoerd met minister De Vries en staatssecretaris G.M. de Vries van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties over:

- **de brief van de minister en de staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties van 21 juni 2000 inzake het kabinetsstandpunt over de toekomst van het onafhankelijk en diepgaand onderzoek naar ernstige ongevallen en rampen (26 800-VII, nr. 44);**
- **de brief van de staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties van 24 augustus 2000 over de stand van zaken bij de voorbereiding op de rampenbestrijding op luchtvaartterreinen, NPK-objecten en Seveso-inrichtingen (26 444, nr. 2).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

¹ Samenstelling:

Leden: Schutte (RPF/GPV), Te Veldhuis (VVD), ondervoorzitter, De Cloe (PvdA), voorzitter, Van den Berg (SGP), Van de Camp (CDA), Scheltema-de Nie (D66), Van der Hoeven (CDA), Van Heemst (PvdA), Noorman-den Uyl (PvdA), Oedayraj Singh Varma (GroenLinks), Dankers (CDA), Hoekema (D66), Rijpstra (VVD), O.P.G. Vos (VVD), Rehwinkel (PvdA), Wagenaar (PvdA), Luchtenveld (VVD), De Boer (PvdA), Duijkers (PvdA), Verburg (CDA), Rietkerk (CDA), Halsema (GroenLinks), Kant (SP), Balemans (VVD) en De Swart (VVD).
Plv. leden: Rouvoet (RPF/GPV), Van Beek (VVD), Zijlstra (PvdA), Ravestein (D66), Van Wijmen (CDA), Bakker (D66), Balkenende (CDA), Barth (PvdA), Gortzak (PvdA), Rabbae (GroenLinks), Wijn (CDA), Dittrich (D66), Cherribi (VVD), Van den Doel (VVD), Van Oven (PvdA), Apostolou (PvdA), Cornielje (VVD), Kuijper (PvdA), Belinfante (PvdA), Mosterd (CDA), Eurlings (CDA), Van Gent (GroenLinks), Poppe (SP), Essers (VVD) en Nicolai (VVD).

De heer **Van den Berg** (SGP) had er waardering voor dat in de brief van 21 juni voor het eerst de noodzaak en de waarde van onafhankelijk en diepgaand onderzoek naar ernstige ongevallen en rampen wordt onderstreept. Hij vond het van belang op dit terrein zoveel mogelijk integraal onderzoek te verrichten. Met de instelling van de Raad voor de transportveiligheid kwam er een einde aan de verkokering van het onderzoek in de transportsector en met deze brief wordt er een aanzet gegeven om op deze weg verder te gaan. De werking van deze raad wordt nog geëvalueerd.

Verder wordt er in de vaste commissie voor Defensie een stevige discussie gevoerd over het wetsvoorstel inzake een ongevallenraad defensie. De heer Van den Berg pleitte ervoor af te zien van de instelling van zo'n aparte raad op het terrein van defensie en deze eventueel als een aparte kamer onder te brengen in de Raad voor de transportveiligheid. De regering stelt voor voor het onderzoek van de overige ongevallen een commissie rampen en calamiteiten in te stellen. Deze commissie zal in aanvank niet kunnen beschikken over wettelijke bevoegdheden en zij zal afhankelijk zijn van vrijwillige medewerking. De heer Van den Berg vond

dit geen goede start; hij gaf er de voorkeur aan deze commissie meteen al een brede wettelijke basis te geven.

De heer Van den Berg vroeg zich af of de in de brief aangegeven werkwijze om via een groeimodel te komen tot één overkoepelende ongeval- lenraad wel effectief is. Hij pleitte ervoor de werking van de Raad voor de transportveiligheid eerder te evalueren, geen aparte ongevallenraad defensie in te stellen en zo snel mogelijk te zorgen voor een wettelijke basis voor een overkoepelende onderzoeksinstantie, zo nodig met verschillende kamers.

Ook de heer **Van den Doel** (VVD) had de instelling van de Raad voor de transportveiligheid met instemming begroet als een stap in de richting van meer onafhankelijkheid en een betere bundeling van expertise op dit terrein. De ramp in Enschede heeft aangetoond dat structurele en wette- lijke voorzieningen voor onderzoek van rampen buiten de transportsector nog ontbreken en dat justitieel onderzoek en onafhankelijk onderzoek nog niet volledig gescheiden zijn. Hij hechtte sterk aan die scheiding, omdat de burger er vertrouwen in moet kunnen hebben dat oorzaken en gevolgen van ongevallen en rampen kritisch en onafhankelijk onderzocht worden, ook als daarbij overheidsbeleid in het geding is.

De expertise op dit terrein is in Nederland heel beperkt, dus de onder- zoekscapaciteit moet zeker niet versnipperd worden. Bij het door de rege- ring voorgestelde groeimodel zou er met allerlei samenwerkingsver- banden geprobeerd moeten worden, coördinatieproblemen te voorkomen. De heer Van den Doel vond de argumenten van de regering voor een groeimodel niet overtuigend; hij gaf er eruit de voorkeur aan een overkoepelende raad voor veiligheidsonderzoek in te stellen en hij pleitte er net als de heer Van de Berg voor de evaluatie van de werking van de Raad voor de transportveiligheid te vervroegen en zo mogelijk volgend jaar al een wetsvoorstel voor een nationale ongevallenraad in te dienen. De inspecties spelen volgens de heer Van den Doel in de huidige praktijk een nuttige rol en hun takenpakket zou kunnen worden gehandhaafd, zij het dat de inspecties bij een keuze voor een model waarbij de onafhan- kelijkheid centraal staat, geen taak meer zouden moeten hebben bij het onderzoek naar ongevallen en rampen. Hij voelde zich hierbij gesteund door het in de brief genoemde rapport van KPMG.

De VVD-fractie zou op grond van de argumenten van de regering ondanks haar voorkeur voor één overkoepelende raad de instelling van een ongeval- lenraad defensie kunnen billijken, zij het dat die dan alleen in actie zou moeten komen bij ongevallen waarbij de staatsveiligheid in het geding is. Hij gaf aan dat dit in de praktijk zal betekenen dat het gros van alle defensieongevallen door de Nationale ongevallenraad kan worden onder- zocht.

Uit de rapportage over vliegtuigongevallenbestrijding blijkt dat er wat dit betreft grote verschillen tussen de vliegvelden zijn. De regering conclu- deert dat er op elk luchtvaartterrein minimaal één keer per jaar een groot- schalige multidisciplinaire oefening wordt gehouden, maar dit wordt niet gestaafd door de gegevens uit de bijlage. De heer Van den Doel had de indruk dat er meer gecoördineerd moet worden en dat er meer gecontro- leerd moet worden of deze oefeningen ook werkelijk plaatsvinden. Hij legde er verder de nadruk op dat het duidelijk moet zijn dat de burge- meester van de betrokken gemeente de algehele leiding heeft en ook verantwoordelijk is voor de totstandkoming van adequate plannen op militaire objecten.

Ten slotte pleitte de heer Van den Doel nog voor het op peil houden van de deskundigheid op het gebied van de bestrijding van kernongevallen. Hij had zich er erg over verbaasd dat de rampenbestrijdingsplannen van de kerncentrale Borssele gedateerd waren en dat de indruk werd gewekt dat er sinds begin jaren negentig geen actualisatie meer had plaatsge-

vonden. Ook sprak hij zijn ongerustheid uit over het feit dat een nationale kernongevallenoefening voor het laatst in 1993 had plaatsgevonden.

De heer **Mosterd** (CDA) legde eveneens de nadruk op de kwalificaties diepgaand en onafhankelijk bij het onderzoek op het gebied van rampen en ongevallen. Hij sloot zich aan bij het pleidooi voor de bundeling van expertise in één onafhankelijke onderzoeksraad, eventueel met verschillende kamers voor zeer specifiek onderzoek. Het werk van deze raad zou zo grondig en onafhankelijk moeten zijn dat er geen aanleiding meer is voor ander onderzoek.

Verder was de heer Mosterd blij met de toenemende erkenning van het belang van rampenbestrijdingsplannen en het oefenen met deze plannen. Hij was wel geschrokken van de conclusie in de brief van 24 augustus dat de kwaliteit van deze plannen niet beoordeeld kan worden. Van de bedrijven die al onder de eerste Seveso-richtlijn vielen, heeft 10% nog geen rampenbestrijdingsplan. Welke maatregelen neemt de staatssecretaris zich voor om te bewerkstelligen dat de burgers erop kunnen rekenen dat alle externveiligheidsrapportplichtige bedrijven (EVR-bedrijven) op zeer korte termijn wel over een rampenbestrijdingsplan beschikken? Is overigens de leidraad Maatramp op individuele bedrijven gericht of geldt deze voor het totaal van een regio? Kan de staatssecretaris een toelichting geven op de verdeling van de bijdragen in dit verband?

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma** (GroenLinks) stelde dat de rampen in de afgelopen jaren hebben uitgewezen dat onafhankelijk en diepgaand onderzoek noodzakelijk is. Vooral de Bijlmerenquête heeft geleerd dat er geen verkoking mag zijn en dat zulk onderzoek integraal dient te worden aangepakt. Zij steunde het pleidooi om de werking van de Raad voor de transportveiligheid eerder te evalueren en aan te sturen op één overkoepelende onderzoeksinstantie op wettelijke basis, zo nodig met een aparte kamer voor zaken die in verband met de staatsveiligheid in beslotenheid onderzocht dienen te worden.

Verder drong zij er met klem op aan bij de nieuw in te stellen raad voor veiligheidsonderzoek ook een wettelijke regeling te treffen voor de nazorg bij rampen en ongelukken, omdat de rampen in de Bijlmer en Enschede hebben aangetoond dat een goede regeling van de nazorg veel verdriet kan voorkomen.

Ten slotte toonde mevrouw Varma begrip voor de argumenten van de regering om grootschalige verstoringen van de openbare orde niet tot het werkterrein van de nieuwe raad te laten behoren, maar zij vroeg de minister wel te bekijken of er geen uitzondering zou kunnen worden gemaakt voor zinloos geweld, omdat ook daarbij de nazorg zeer belangrijk is.

Ook mevrouw **Scheltema-de Nie** (D66) was doordrongen van de noodzaak van diepgaand en onafhankelijk onderzoek naar ernstige ongevallen en rampen, vooral vanwege de lering die daaruit kan getrokken. Zij pleitte er eveneens voor de evaluatie van de Raad voor de transportveiligheid te versnellen en meteen al aan te sturen op één overkoepelende raad, alleen al om coördinatieproblemen te voorkomen bij incidenten die niet in één sector onder te brengen zijn.

Zij was het verder met de regering eens dat onderzoek naar grootschalige ordeverstoringen niet tot het primaire taakgebied van een onderzoeksraad behoort.

Mevrouw Scheltema achtte een wettelijke regeling van de bevoegdheden van de onderzoekers absoluut noodzakelijk in verband met de bescherming van hun positie en waarborgen voor onafhankelijkheid. Daarnaast vroeg zij om een nadere bezinning op de rol van de inspecties in dit verband.

Verder verbaasde het haar dat er alleen een leidraad is voor het opstellen van veiligheidsrapporten, het maken van rampenbestrijdingsplannen en het oefenen met die plannen en dat dit niet in een wettelijke regeling is vastgelegd. De regering richt zich in de brief van 24 augustus vooral op de controle, maar met een wettelijke regeling zou bij er voorbeeld helemaal geen provinciaal toetsingskader behoeven te worden opgesteld, omdat de provincies dan al zouden weten waar zij aan toe zijn.

Waarom behoeft er voor kleine civiele luchtvaartterreinen geen rampenplan te worden opgesteld? Ook daar kunnen zich ongelukken voordoen, dus vond mevrouw Scheltema het ook voor deze terreinen nodig, al zou er met een klein plan volstaan kunnen worden.

Ten slotte vroeg zij de regering toch vooral druk op de ketel te houden als het gaat om het oefenen met rampenbestrijdingsplannen.

De heer **Poppe** (SP) sloot zich eveneens aan bij de opmerkingen over de noodzaak van een onafhankelijke instantie voor diepgaand onderzoek op dit terrein, met wettelijke bevoegdheden. Hij zag in de nieuwe commissie rampen en calamiteiten een mogelijkheid om zo snel mogelijk één overkoepelend orgaan op te zetten, met een vaste staf om ervaring te kunnen opbouwen, waarin de bestaande raden als kamers zouden kunnen worden ondergebracht om geen kennis en ervaring verloren te laten gaan.

Verder vroeg de heer Poppe aandacht voor betere voorlichting aan de bevolking in gebieden met veel EVR-bedrijven, liefst met een aanduiding van de gevarenklasse per bedrijf. Hij veronderstelde dat er in Enschede eerder maatregelen zouden zijn genomen als de bevolking beter op de hoogte was geweest van de risico's. In dit verband stelde hij dat er in rampenplannen ook rekening zou moeten worden gehouden met het transport van gevaarlijke stoffen.

Mevrouw **Wagenaar** (PvdA) vond het bij veiligheidsonderzoek belangrijk de schuldvraag en de waarheidsvinding te scheiden: een justitieel traject en een multidisciplinair traject, inclusief de nazorg. Ook de fractie van de PvdA wil snel één onafhankelijke onderzoeksraad op wettelijke basis, opdat deze mensen onder ede kan horen. Dit concept past bij een overheid die wil blijven leren van rampen. Het leek mevrouw Wagenaar goed de werkwijze van de commissie-Oosting bij de evaluatie te betrekken. Verder was zij het met de heer Poppe eens dat de onderzoeksraad een goede, vaste staf zou moeten hebben om deskundigheid te kunnen opbouwen, ook via contacten en opleidingen in het buitenland en de raad zo nodig deskundigheid zou moeten kunnen inhuren.

De brief van 24 augustus noemde mevrouw Wagenaar verontrustend, omdat er weinig vooruitgang op het gebied van ongevallenbestrijding op luchtvaartterreinen blijkt te zijn. Er zou niet alleen praktisch, maar ook op bestuurlijk niveau moeten worden geoefend, gelet op het verloop in het bestuur.

Verder vond zij het onverantwoord dat 20% van de EVR-bedrijven nog geen rampenbestrijdingsplan heeft; die plannen zouden naar haar mening binnen drie maanden klaar moeten zijn en zij sloot zich aan bij de vraag van de heer Poppe om betere voorlichting op dit vlak.

Ten slotte legde mevrouw Wagenaar er de nadruk op dat het voorkómen van rampen nog belangrijker is dan het bestrijden van de gevolgen ervan. In dat licht vroeg zij aandacht voor het project Versterking brandweer.

Het antwoord van de regering

De **minister** erkende dat de ramp in Enschede een zekere versnelling op dit gebied teweeg heeft gebracht. Hij vond het onverantwoord dat er nog geen structuur is om slagvaardig te kunnen reageren op een ramp op de terreinen die niet door de Raad voor de transportveiligheid en de in te stellen ongevallenraad defensie bestreken worden. De regering is ook al

bezig met wetgeving voor een nieuwe onderzoeksraad, maar vanwege de tijd die doorgaans met wetgeving gemoeid is, wil zij in ieder geval als voorlopige voorziening een commissie rampen en calamiteiten instellen. De minister toonde zich bereid, met de Kamer te overleggen over de taak van deze commissie en in het voorjaar nader te bekijken hoe er verder gehandeld zou moeten worden.

Er is wettelijk vastgelegd dat de werking van de Raad voor de transportveiligheid in 2002 geëvalueerd zal worden. De commissie dringt aan op een eerdere evaluatie, maar deze raad moet toch eerst enige tijd gefunctioneerd hebben. Verder is er een wetsvoorstel ongevallenraad defensie aan de Kamer voorgelegd. De minister wilde zich niet al te veel bemoeien met de discussie die de Kamer daarover met de minister van Defensie voert, maar hij wees er wel op dat het bij ongevallen in de defensiewereld niet alleen gaat om zaken waarbij de Militaire inlichtingendienst betrokken is, maar ook om geheimen die te maken hebben met het materieel of de commandostructuur. Dit alles had de minister tot de slotsom gebracht dat het te lang zou duren om de instelling van een overkoepelende onderzoeksraad op wetgeving te laten wachten en dat er als voorlopige voorziening zo snel mogelijk een commissie zou moeten worden ingesteld. Het doel is uiteindelijk een overkoepelende instantie, maar de minister hield nog wel een slag om de arm; hij wees erop dat in de brief is aangegeven dat deze opzet afhankelijk van de feitelijke ontwikkelingen een groei-model zou kunnen zijn om te komen tot één ongevallenraad. De regering wil ook een samenwerkingsverband opzetten voor coördinatie en uitwisseling van expertise.

De minister gaf een opsomming van de zaken die in een wet voor een onderzoekscommissie geregeld zouden moeten worden en hij wees erop dat daarbij buitengewone zorgvuldigheid vereist is, ook al omdat bij het op elkaar afstemmen van het onderzoek van deze commissie en dat van justitie de competentie van andere staatsorganen in het geding is. Ook het budget voor onderzoek moet van tevoren goed geregeld zijn.

Verder vond de minister het vanzelfsprekend om ook de werkwijze van de commissie-Oosting te evalueren en de resultaten daarvan te betrekken bij de verdere ontwikkeling van een nieuwe structuur, maar om in ieder geval beter voorbereid te zijn op een ramp als die in Enschede wilde hij verdere stappen daar niet op laten wachten.

De minister was bereid in overweging te nemen of de onderzoekstaak van de inspecties bij rampen met het oog op de onafhankelijkheid bij de commissie rampen en calamiteiten zou kunnen worden ondergebracht. Hij voelde echter niets voor de suggestie om alle onderzoekstaken van de inspecties af te splitsen; inspecties rapporteren bevindingen en trekken conclusies, ministers geven er een oordeel over.

Handhaving van de openbare orde behoort volgens de minister zozeer tot de basistaken van de overheid dat zij problemen op dat terrein zelf behoort te onderzoeken en ervoor dient te zorgen dat die niet meer voorkomen. Hij kon zich wel voorstellen dat het in buitengewone omstandigheden nuttig zou zijn buitenstaanders naar de problemen te laten kijken. Verder erkende hij dat zinloos geweld een sterke weerslag op de samenleving heeft, maar hij zag eigenlijk geen aanknopingspunten om de aanpak van dit probleem bij een nieuwe onderzoeksraad onder te brengen.

Bij zijn aantreden was de minister zeer onder de indruk van de manier waarop de inspecties en de directoraten-generaal gebruik konden maken van de kennis en ervaring, opgedaan bij enkele grote rampen. Als een onderzoeksraad zich hier speciaal op richt, zijn er nog meer waarborgen voor de beschikbaarheid van specifieke deskundigheid voor verschillende situaties. Verder zag hij het toetsen van rampenplannen wel als een mogelijke taak van de onderzoekscommissie, maar om vertraging te voorkomen wilde hij dit onderwerp niet al bij de voorbereidingen betrekken.

De minister was het ermee eens dat onderzoek naar de schuldvraag en waarheidsvinding gescheiden moeten worden, maar hij zag op dit punt

ook geen problemen, omdat de schuldvraag uiteindelijk toch altijd door de rechter beoordeeld wordt, hetzij justitieel, hetzij civiel.

De **staatssecretaris** gaf aan dat er in verband met de verschillen in oefenpraktijk een verplichting voor het oefenen met rampenbestrijdingsplannen voor luchtvaartterreinen ingesteld zal worden, waarbij de militaire en de civiele instanties gezamenlijk dienen op te trekken, opdat synergie gewaarborgd is. Het wachten is nog op het advies van de VNG over de AMvB waarin dit is vastgelegd.

Verder had de staatssecretaris de indruk dat de regionale brandweren niet voldoende hebben gedaan met de leidraad Kernongevallenbestrijding. Daarom had hij samen met minister Pronk een project gestart om de voorbereiding op dit soort ongevallen te verbeteren. Daarnaast verwachtte hij nog voor het eind van het jaar en in de eerste helft van volgend jaar rapportages over de voortgang bij het anticiperen op terroristische activiteiten op nucleair, bacteriologisch en chemisch terrein. De wetgeving inzake Seveso-inrichtingen voorziet erin dat bedrijven die in de zware categorie vallen, een eigen plan indienen bij de gemeente; de termijnen daarvoor zijn in de brief van 24 augustus aangegeven. De gemeente dient vervolgens binnen een jaar na ontvangst van het veiligheidsrapport een rampenbestrijdingsplan te hebben vastgesteld; in de brief is foutief aangegeven dat dit binnen een jaar na beoordeling van het veiligheidsrapport dient te worden gedaan. De gemeente moet eens in de drie jaar met het rampenbestrijdingsplan oefenen. De wettelijke termijnen voor een en ander zijn nog niet verstreken, maar de staatssecretaris had niettemin om de gang van zaken te versnellen geld beschikbaar gesteld om twaalf functionarissen in de betrokken regio's aan te stellen om via de regionale brandweren de gemeentes te stimuleren bij het maken van deze plannen. Daarnaast had hij de commissarissen van de Koningin aangeschreven de gemeentes eveneens te stimuleren. De integrale rapportage die hieruit voortgekomen is, zal met alle betrokken gemeentes besproken worden, waarover in maart volgend jaar wederom gerapporteerd zal worden.

Gemeentes zijn verplicht om rampenbestrijdingsplannen op te stellen, maar ze zijn vrij om te bepalen waarvoor ze zo'n plan opstellen; er is wel een verplichting bij voorzienbare risico's. Rampenbestrijdingsplannen moeten worden getoetst op provinciaal niveau; de staatssecretaris wilde hierbij meer systematiek en vergelijkbaarheid bewerkstelligen, opdat men van elkaars ervaring kan leren. De provincies zullen gezamenlijke criteria voor het toetsen van rampenbestrijdingsplannen bepalen; de staatssecretaris wilde dit recente initiatief enige ruimte geven, maar zo nodig zal hieraan een wettelijke basis worden gegeven.

Het geven van voorlichting over de risico's van bedrijven behoort tot de gemeentelijke beleidsvrijheid; het is bij uitstek een zaak van de gemeenteraad om hier invloed op uit te oefenen. De regering wil de gemeentes wel ondersteunen bij hun voorlichtingstaak op het punt van Seveso-inrichtingen; daartoe zal nader overleg met de VNG worden gevoerd.

De Kamer zal binnenkort een brief ontvangen over een reeks van activiteiten om het oefenen met rampenbestrijdingsplannen een extra impuls te geven. Daarbij gaat het ook om toetsing van de kwaliteit en het leren van elkaar, waartoe een databank zal worden opgezet voor de kwaliteit van oefeningen voor specifieke situaties. In de brief zal ook worden aangegeven in welke gemeentes een en ander nog niet goed geregeld is.

Een eerste versie van de leidraad Maatramp wordt nu voorgelegd aan de betrokken brandweerregio's en bestuurders. De opzet is het verkrijgen van een beter zicht op de risico's die er in Nederland zijn. Daarbij zal de financieringssystematiek in dit verband in de komende jaren steeds verfijnder worden afgestemd op de risico's per regio. Het is de bedoeling de regio's in staat te stellen om de risico's te inventariseren, bestuurlijk

vast te stellen welk veiligheidsniveau men wil aanhouden en na te gaan welke bewerktuiging daarbij nodig is.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Van den Doel** (VVD) pleitte ervoor nu al de nodige voorbereidingen op het gebied van wetgeving te treffen om tot één nationale ongevallenraad te komen. Daarbij zou de in te stellen commissie rampen en calamiteiten als voorlopige voorziening kunnen dienen. Ook drong hij nogmaals aan op versnelling van de evaluatie van de werking van de Raad voor de transportveiligheid. Ten slotte vroeg hij nog een keer aandacht voor de veiligheid van kerncentrales, ook in internationaal verband.

De heer **Mosterd** (CDA) sloot zich aan bij het pleidooi van de heer Van den Doel en hij vroeg de minister in dit verband nog nader in te gaan op de positie van de defensieongevallenraad. Het leek hem dat er wat dat betreft pas op de plaats zou moeten worden gemaakt.

Mevrouw **Oedayraj Singh Varma** (GroenLinks) onderschreef de opmerkingen van de heer Mosterd. Zij vroeg de minister het onderwerp zinloos geweld op de agenda te zetten in een samenwerkingsverband van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, Justitie en VWS.

Mevrouw **Scheltema-de Nie** (D66) had er begrip voor dat de minister een voorziening voor de categorie restrapen niet wil laten wachten op de instelling van één nationale ongevallenraad, maar zij vond dat er dan in de tussentijd ook geen stappen in een andere richting gezet zouden moeten worden, zoals met de instelling van een defensieongevallenraad. Zij kondigde aan dat haar fractie zou aansturen op een motie als de minister niet zou toezeggen de wens van de gehele Kamer in dezen in het kabinet te bespreken.

De heer **Poppe** (SP) wilde voorkomen dat de instelling van een voorlopige commissie wetgeving voor een nationale ongevallenraad zou vertragen.

Hij vroeg de staatssecretaris het Besluit risico's zware ongevallen '99 in die zin aan te scherpen dat gemeentes de plicht hebben de bevolking adequaat te informeren, eventueel met een indeling in gevarenclassen. Hij drong er nogmaals op aan ook de risico's van het transport van gevaarlijke stoffen bij het opstellen van rampenplannen te betrekken.

Mevrouw **Wagenaar** (PvdA) had eveneens begrip voor de overwegingen van de minister, maar ook zij hechtte eraan dat de minister zo snel mogelijk zou beginnen aan wetgeving om te komen tot één ongevallenraad. Verder zag zij in het openbaar maken van de gevallen waarin de gang van zaken bij Seveso-inrichtingen nog niet goed geregeld is, een goede aansporing voor de betrokken gemeentes en bedrijven. Zij ging ervan uit dat een en ander zodanig in de toegezegde brief zal worden verwoord dat er geen onrust bij de bevolking door ontstaat.

De **minister** bevestigde dat het hem er bij de instelling van een commissie rampen en ongevallen vooral om gaat over een voorlopige voorziening te kunnen beschikken in afwachting van wetgeving voor de oprichting van een nationale ongevallenraad. Hij zegde toe het gevoelen van de commissie aan de ministerraad voor te leggen, de Kamer over het resultaat daarvan zo mogelijk binnen drie weken in te lichten en haar uiterlijk volgend voorjaar te informeren over de verdere procedure om te komen tot een nationale onderzoeksraad.

De **staatssecretaris** deelde de bezorgdheid van de heer Van den Doel op het punt van de voorbereiding op de bestrijding van kernongevallen. Daarom had hij enkele maanden geleden ook al het initiatief genomen om dit onderwerp nog eens goed tegen het licht te houden. In de loop van de november zal de Kamer een beleidsnota bereiken over de grensoverschrijdende aspecten van de rampenbestrijding, waarin ook de samenwerking met de kerncentrales langs de grens met België en Duitsland aan bod zal komen.

Ten slotte gaf de staatssecretaris nog aan dat er bij de voorlichting door gemeentes onderscheid gemaakt moet worden tussen Seveso-inrichtingen en andere risico's. In het eerste geval geldt een informatieplicht en de hij herhaalde zijn toezegging, hierover met de VNG overleg te voeren, waarbij hij de suggestie van de heer Poppe voor een indeling in gevarenklassen zou betrekken. Bij de categorie overige risico's hebben gemeentes de algemene democratische plicht, de bevolking over het beleid te informeren. De staatssecretaris ging ervan uit dat de gemeentes die samenwerken in een regio, de bevolking zullen informeren over het veiligheidsniveau dat zij politiek wenselijk achten. Voor het overige verwees hij de heer Poppe naar het antwoord op diens schriftelijke vragen op dit punt.

De voorzitter van de commissie,
De Cloe

De griffier van de commissie,
De Gier