

Vergaderjaar 2009–2010

31 968

Aanpassing van een aantal wetten aan de Wet veiligheidsregio's en enkele wijzigingen in de Wet veiligheidsregio's (Aanpassingswet veiligheidsregio's)

Nr. 17

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN BINNENLANDSE ZAKEN EN KONINKRIJKSRELATIES

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 15 april 2010

Op dit moment is er geen regelgeving voor de voertuigbezetting van de brandweer, want tot nu zijn in de praktijk niet geformaliseerde brancherichtlijnen leidend voor het operationele optreden en voor het bepalen van de inzet bij de verschillende typen incidenten. De huidige praktijk is meer divers dan is beschreven in de richtlijnen. Dat blijkt uit het feit dat op veel verschillende plekken in Nederland tijdens experimenten of in structurele situaties wordt afgeweken van de brancherichtlijnen.

In het Besluit veiligheidsregio's worden regels en voorschriften opgenomen voor de standaard inzet en bezetting van voertuigen door de brandweer. De reden om in het ontwerpbesluit hierover regels te stellen, is gelegen in de wens om tot standaardisatie te komen ten behoeve van het grootschalig optreden in het kader van de rampenbestrijding en crisisbeheersing. In het ontwerpbesluit wordt de hoofdstructuur van de organisatie van de rampenbestrijding en crisisbeheersing vastgelegd zodat in het hele land een uniforme structuur wordt gehanteerd. Dat is van belang omdat, indien in het kader van de rampenbestrijding en crisisbeheersing interregionale bijstand moet worden verleend, de bijstandverlenende regio weet welke eenheden hij moet leveren en de bijstand ontvangende regio weet op wat voor bijstandseenheden kan rekenen. Dan kan het opschalingsproces vloeiend verlopen en wordt het optreden als één interregionale organisatie vergemakkelijkt. Deze achtergrond van de regeling van de standaardbezetting verklaart waarom de in artikel 3.1.5 van het ontwerpbesluit opgenomen bestuurlijke bevoegdheid om daarvan af te wijken zijn begrenzing vond in de krachtens de Wet veiligheidsregio's voorgeschreven interregionale afspraken inzake bijstand.

Aan de Wet veiligheidsregio's ligt ten grondslag dat de algemene principes, verantwoordelijkheden en procedures in de Wet zijn geregeld, maar dat het decentrale bestuur, de veiligheidsregio's of de gemeente, binnen deze kaders hun eigen bestuurlijke bevoegdheid invullen. Het

ontwerpbesluit heeft niet het oogmerk te tornen aan deze regionale (of lokale) bevoegdheid om te bepalen wat verantwoorde brandweezorg is, laat staan dat het ontwerpbesluit de ambitie heeft om op de stoel van het regionale of lokale bestuur te gaan zitten en op centraal niveau voor te schrijven wat bij de verschillende typen incidenten de inzet behoort te zijn. Verder heb ik geen reden om te twijfelen aan de zorgvuldige en verantwoorde wijze waarop de bevoegde besturen en de branche-organisatie van de brandweer inhoud geven aan hun taken en verantwoordelijkheden. Immers de regionale risico's en mogelijkheden zijn hun zaak.

Bij de behandeling van de Aanpassingswet veiligheidsregio's op 27 januari jl. hebben woordvoerders van verschillende fracties hun zorg geuit dat de tot het grootschalig optreden beperkte clausulering van de standaardbezetting een onbepaalde en daarom onwenselijke ruimte laat voor afwijking van standaardbezetting. Door enkele woordvoerders werd de vrees geuit dat verkeerde motieven zouden kunnen leiden tot onverantwoorde afwijkingsbesluiten en dat daardoor de veiligheid van brandweerpersoneel en het redden van slachtoffers in het gedrang zou kunnen komen. Daarmee werd de regeling van de standaardbezetting en de afwijkingsbevoegdheid in een nieuw perspectief geplaatst. De toenmalige minister van BZK heeft zich bereid verklaard tot nadere clausulering van de afwijkingsbevoegdheid te komen en aldus de zorg van de Kamer weg te nemen.

In het overleg dat op 10 maart heeft plaatsgevonden met alle betrokken partijen, te weten vakbonden, brancheverenigingen voor brandweer en brandweervrijwilligers, bestuur en werkgevers, is overeenstemming bereikt over de nadere clausulering. Deze moet de volgende drie elementen bevatten:

Afwijking van de standaardbezetting moet verantwoord zijn op grond van vakinhoudelijke, overwegingen en moet daarom zijn gebaseerd op een risico-inventarisatie en een,risico-evaluatie. Er moet immers adequaat worden opgetreden bij de verschillende typen incidenten. De veiligheid van burgers staat hier centraal;

Afwijking van de standaardbezetting mag geen afbreuk doen aan de veiligheid en gezondheid van het brandweerpersoneel. Dit impliceert dat een andere werkwijze pas kan worden ingevoerd na een adequate voorbereiding in de vorm van opleiding en training.¹

Een besluit tot afwijking van de standaardbezetting is een bestuurlijk besluit. Het bestuur van de veiligheidsregio of het college van burgemeester en wethouders dient zich als verantwoordelijk werkgever in de zin van de Arbeidsomstandighedenwet en als bestuurder in de zin van de Wet op de ondernemingsraden te gedragen.

In hun brief aan de VC BZK hebben zowel de VNG als het Veiligheidsberaad hun akkoord dat aan u bevestigd. In de brief van de gezamenlijke vakorganisaties van 6 april jl. wordt een aantal suggesties gedaan voor andere formuleringen in het besluit.

Ik kan die suggesties niet overnemen. Een deel van de suggesties die worden gedaan, zijn met instemming van alle aanwezigen geen onderdeel van de bereikte overeenstemming geworden. Voor een ander deel zijn de suggesties nieuw, maar zijn ze niet bruikbaar omdat zij nieuwe begrippen introduceren en daardoor niet bijdragen aan de gewenste helderheid.

Daarnaast is er, zoals ik aan het begin van mijn brief schreef, sprake van lokale en regionale bestuurlijke bevoegdheid. Voor de komst van de Wet en het Besluit ontbraken alle wettelijke bepalingen die iets zeggen over een standaard voertuigbezetting. Met de Wet en het Besluit heb ik duidelijke kaders gesteld voor (brand)veiligheid. In het overleg van 10 maart hebben wij de kaders in het Besluit 3.1.5 waar het gaat om afwijkingsmogelijkheden van de standaard voertuigbezetting nader

¹ Deze twee begrenzingsen zijn in artikel 3.1.5 tot uitdrukking gebracht door daarin op te nemen dat van de standaardbezetting kan worden afgeweken «mits daarmee wordt voorzien in een gelijkwaardig niveau van brandweezorg en geen afbreuk wordt gedaan aan de veiligheid en gezondheid van het brandweerpersoneel».

geclausuleerd. Daarbij komt dat na 2 jaar een evaluatie plaatsvindt van de Wet en het Besluit. Wat mij betreft moet de voertuigbezetting in die evaluatie een nadrukkelijke plek krijgen.

In het licht van bovenstaande concludeer ik dat de clausulering zoals die is doorgevoerd in artikel 3.1.5 na het overleg op 10 maart jl. recht doet aan de belangen van brandveiligheid voor burgers en personeel en tevens ruimte biedt aan de lokale bestuurders om hun eigen keuzes te maken. Tot slot hecht ik eraan u te wijzen op het tijdspad rond de wet veiligheidsregio's. De wet en de aanpassingswet zijn op 3 februari aanvaard door de Eerste Kamer en inmiddels gepubliceerd. Inwerkingtreding kan alleen als ook de besluiten zijn afgerond. De voorhangprocedure voor het ontwerpbesluit neemt nu meer dan acht maanden in beslag, terwijl de wet uitgaat van een voorhangtermijn van vier weken. Nu blijft nog over de formulering van artikel 3.1.5. De bestuurlijk en operationeel verantwoordelijken voor de rampen- en crisisbeheersing zijn in afwachting van inwerkingtreding van de wet. De brief van 1 april van het Veiligheidsberaad aan de VC BZK getuigt hiervan.

Zoals u bekend zal zijn, is tussen gemeenten en rijk afgesproken dat er een periode van drie maanden is tussen publicatie van wet- en regelgeving en inwerkingtreding ervan. Beëindigen van de voorhangprocedure voor het meireces maakt inwerkingtreding van de wet en besluiten op 1 oktober nog haalbaar. Wat we moeten vermijden is een open eind regeling. De sector heeft recht op een duidelijke datum om de verbeteringen in de rampenbestrijding en crisisbeheersing conform de wet daadwerkelijk te realiseren. Ik reken op uw medewerking hierbij.

De staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties,
A. Th. B. Bijleveld-Schouten