

Vorbereiding op ongevallen op luchtvaartterreinen

**ELF GEMEENTEN MET EEN REGIONAAL, NATIONAAL OF MILITAIR
LUCHTVAARTTERREIN NADER BEKEKEN**



**MILITAIRE
LUCHTVAART
AUTORITEIT**

Inspectie
**OPENBARE ORDE
EN VEILIGHEID**

Vorbereiding op ongevallen op luchtvaartterreinen

**ELF GEMEENTEN MET EEN REGIONAAL,
NATIONAAL OF MILITAIR LUCHTVAARTTERREIN
NADER BEKEKEN**

Inspectie Openbare Orde en Veiligheid

Den Haag

december 2007

INSPECTIE OPENBARE ORDE EN VEILIGHEID

Inspectie Openbare Orde en Veiligheid (Inspectie OOV)

Bezoekadres: Juliana van Stolberglaan 148, 2595 CL Den Haag

Postadres: Postbus 20011, 2500 EA Den Haag

Telefoon: (070) 426 62 61

Telefax: (070) 426 69 90

Website: www.ioov.nl

COLOFON

Uitgave: Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

Inspectie Openbare Orde en Veiligheid

Lay out: Grafisch Buro van Erkelens

Fotografie cover: Grafisch Buro van Erkelens

Drukwerk: drukkerij Hega, Den Haag

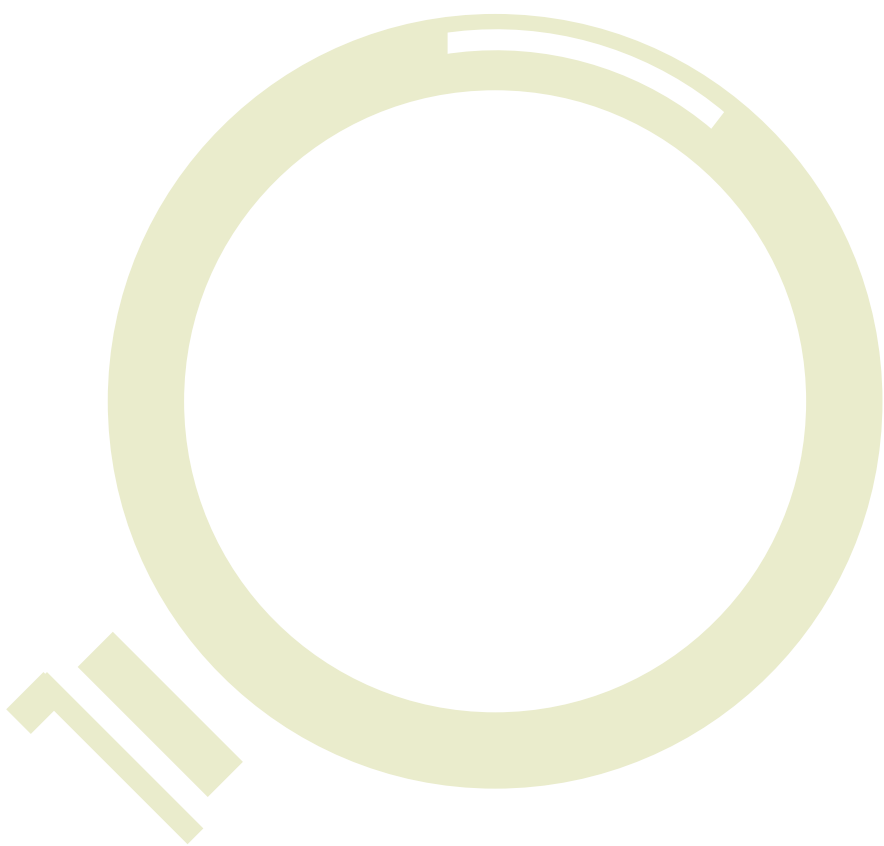
ISBN 978-90-5414-140-2

december 2007

Inhoudsopgave

SAMENVATTING	7
1 INLEIDING	13
1.1 Aanleiding	13
1.2 Wettelijke grondslag Inspectie Openbare Orde en Veiligheid en Militaire Luchtvaart Autoriteit	14
1.3 Doelstelling en effect	14
1.4 Inhoudelijke relevantie	15
1.5 Vraagstelling, afbakening en deelvragen	15
1.6 Soort onderzoek	16
1.7 Betrokken organisaties	16
1.8 Opbouw van het rapport	16
2 WIJZE VAN ONDERZOEK	17
2.1 Onderzoeksteam	17
2.2 Toetsingskader	17
2.3 Vragenlijsten	17
2.4 Selectie van gemeenten	18
2.5 Beoordelings- en waarderingssystematiek	19
2.5.1 Inleiding	19
2.5.2 Uitgangspunten	20
2.5.3 Verdeling in hoofdonderwerp, hoofd- en subaspecten	20
2.5.4 Beoordelingsschalen en weging score	20
2.6 Peildata	22
2.7 Conceptrapportage	22
3 WETTELIJKE BASIS	23
3.1 Huidige wet- en regelgeving	23
3.2 Toekomstige wet- en regelgeving	24
4 ONTWIKKELINGEN EN BETROKKENEN	27
4.1 Ontwikkelingen	27
4.1.1 Herculesramp	27
4.1.2 Amsterdam Airport Schiphol	27
4.2 Provincies	28
4.3 Ministerie van Verkeer en Waterstaat	28
4.4 Ministerie van Defensie	29

5 BEVINDINGEN	31
5.1 Naleving Wet rampen en zware ongevallen	31
5.2 Voorbereiding op ongevallen op luchtvaartterreinen	32
5.2.1 Rampbestrijdingsplan luchtvaartterrein	33
5.2.2 Calamiteitenplan luchtvaartterrein	36
5.2.3 Multidisciplinaire oefeningen en daadwerkelijke bestrijding	38
5.3 Knelpunten en 'good' practices	42
6 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN	45
6.1 Conclusies	45
6.2 Aanbevelingen	46
7 SLOTBESCHOUWING	47
BIJLAGEN	49
I Overzicht van personen en instanties	49
II Vragenlijst	51
III Vragenlijst Luchtvaartterreinen	65
IV Toetsingskader en beoordelings- en waarderingsystematiek	73
V Rapportages van de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties aan de Tweede Kamer	93
VI Bronnen	101
VII Knelpunten en 'good practices'	103



Onze missie

De Inspectie OOV levert een bijdrage aan de veiligheid van de samenleving. Zij oefent daartoe toezicht uit op besturen en organisaties die verantwoordelijk zijn voor de openbare orde en veiligheid en stelt hen daarmee in staat de veiligheid te verbeteren.

De Inspectie OOV houdt, onder de verantwoordelijkheid van de ministers van BZK en van Justitie, toezicht op de kwaliteit van de taakuitvoering van zowel de verantwoordelijke bestuursorganen als de operationele diensten die op de verschillende onderdelen van het OOV-terrein actief zijn (politie, brandweer, GHOR).

De Inspectie OOV laat zich leiden door enerzijds de inschatting van maatschappelijke veiligheidsrisico's en anderzijds door de vraag waar zij met haar toezicht maximaal kan bijdragen aan het realiseren van beoogde beleidseffecten. In haar werkplannen, jaarverslagen en rapportages worden de gemaakte keuzes en gevolgde werkwijzen verantwoord.

Het oordeel van de Inspectie OOV komt onafhankelijk tot stand.

De Inspectie OOV draagt haar bevindingen actief uit. Zij geeft daarmee de ministers en de onder toezicht staande organisaties inzicht in hun bijdragen aan de kwaliteit van het veiligheidsniveau en de praktische uitwerking van het gevoerde beleid. De Inspectie OOV beoogt daarmee bij betrokkenen een oriëntatie op permanente aandacht voor verbetering tot stand te brengen.

De Inspectie OOV zoekt actief samenwerking met andere partijen van beleid, uitvoering en toezicht, zowel op het OOV-domein als op aanverwante terreinen.



De Inspectie OOV weet wat er leeft en toetst of het werkt.

Samenvatting



ALGEMEEN

Inleiding

Dit rapport beschrijft de voorbereiding op ongevallen op luchtvaartterreinen in alle gemeenten met een regionaal, nationaal en militair luchtvaartterrein. In 1997 is de Leidraad vliegtuigongevallenbestrijding op luchtvaartterreinen verschenen. Een belangrijk onderdeel van deze leidraad is het maatscenario. Een maatscenario is in de eerste plaats een beschrijving van een redelijkerwijs te verwachten incident. In het maatscenario wordt vervolgens concreet en inzichtelijk gemaakt wat dit incident zal betekenen voor de verschillende betrokken organisaties. Het geeft verder met name voor de hulpdiensten aan wat dit incident voor hen aan vereiste capaciteit zal betekenen. De in de leidraad gepresenteerde maatscenario's zijn gebaseerd op het gebruik van het luchtvaartterrein (dat wil zeggen, wat is het grootste vliegtuig in aantal personen aan boord, dat daar doorgaans landt) en op de wereldwijde ongevalstatistiek voor dat vliegtuig. In 2001 is vervolgens op basis van de Wet rampen en zware ongevallen het Besluit rampbestrijdingsplannen luchtvaartterreinen van kracht geworden. Zowel de leidraad als het besluit zijn het eindresultaat van de diverse maatregelen die zijn genomen na het ongeval op de Vliegbasis Eindhoven in 1996¹. Het Besluit rampbestrijdingsplannen luchtvaartterreinen omvat regels met betrekking tot rampbestrijdingsplannen voor vliegtuigongevallen op luchtvaartterreinen en de beoefening daarvan. De Inspectie Openbare Orde en Veiligheid (Inspectie OOV) en de provincies zijn belast met het toezicht op de naleving van dat besluit. Het overige, reguliere toezicht op de civiele luchtvaart(terreinen) is in handen van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (Inspectie VenW). Hieronder vallen onder andere de calamiteitenplannen die exploitanten van luchtvaartterreinen op grond van de Brandweerregeling burgerluchtvaartterreinen 2004 moeten opstellen. Het toezicht op de militaire vliegbases is de verantwoordelijkheid van de Militaire Luchtvaart Autoriteit (MLA). Met de Algemene Doorlichting Rampenbestrijding vormt de Inspectie OOV zich in algemene zin een oordeel over de voorbereiding op de rampenbestrijding in een regio. Gegeven het bijzondere karakter van vliegtuigongevallen en de bestrijding daarvan, heeft een onderzoeksteam van de Inspectie OOV en de MLA (verder in het rapport aangegeven als 'het onderzoeksteam') onderzoek verricht naar de naleving van het Besluit rampbestrijdingsplannen luchtvaartterreinen en de Brandweerregeling burgerluchtvaartterreinen 2004 (voor zover dat betrekking heeft op het calamiteitenplan en de beoefening ervan). Bij een aantal bezoeken en interviews en voor de *overall*-analyse is samengewerkt met inspecteurs van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (Inspectie VenW).

1 De Hercules-ramp. Zie ook de twee rapporten van de Inspectie Brandweerczorg en Rampenbestrijding 'Vliegtuigongeval Vliegbasis Eindhoven 15 juli 1996', oktober 1996, respectievelijk april 1997.

Het onderzoek

Het onderzoek richt zich op de kwaliteit van de rampbestrijdingsplannen luchtvaartterreinen en de beoefening daarvan. Daarnaast is door het onderzoeksteam onderzoek gedaan naar de kwaliteit van de calamiteitenplannen op luchtvaartterreinen en de beoefening daarvan. Het calamiteitenplan van het luchtvaartterrein moet afgestemd zijn op het gemeentelijke rampbestrijdingsplan. Ook heeft het onderzoeksteam gekeken of er voor de diverse doelgroepen (bijvoorbeeld de meldkamers) aparte (operationele) instructies aanwezig zijn. De Inspectie OOV geeft met dit onderzoek uitvoering aan de aan haar opgedragen taak om toezicht te houden op de naleving van het Besluit rampbestrijdingsplannen luchtvaartterreinen.

Het onderzoek is erop gericht om te bezien of het Besluit rampbestrijdingsplannen luchtvaartterreinen en de Brandweerregeling burgerluchtvaartterreinen 2004 (voor zover dat betrekking heeft op het calamiteitenplan en de beoefening ervan) in de praktijk wordt nageleefd. Met de resultaten van het onderzoek kan dan waar nodig een impuls worden afgegeven aan de betrokken departementen, de gemeenten en de exploitanten van luchtvaartterreinen, met de bedoeling een grotere aandacht voor het onderwerp te bewerkstelligen. Deze grotere aandacht zou uiteindelijk kunnen resulteren in beter bruikbare plannen en (operationele) instructies voor de doelgroepen en daarmee een kwalitatief betere daadwerkelijke bestrijding van vliegtuigongevallen.

Beoordelings- en waarderingsystematiek

Aan de hand van een toetsingskader en een beoordelings- en waarderingsystematiek zijn de rampbestrijdingsplannen luchtvaartterreinen, de calamiteitenplannen luchtvaartterreinen en de multidisciplinaire oefeningen op basis van genoemde plannen geanalyseerd en gewaardeerd.

Toetsing door de Inspectie OOV en de MLA vindt in het algemeen plaats aan de hand van wetgeving en/of landelijk opgestelde normen. Het toetsingskader voor dit onderzoek is voornamelijk gebaseerd op de Wet rampen en zware ongevallen, het Besluit kwaliteitscriteria planvorming rampenbestrijding, het Besluit rampbestrijdingsplannen luchtvaartterreinen, de Brandweerregeling burgerluchtvaartterreinen 2004 en de Leidraad vliegtuigongevallenbestrijding op luchtvaartterreinen.

Het onderzoek is gericht op de beoordeling van de prestaties van individuele gemeenten en luchtvaartterreinen. De gemeenten en luchtvaartterreinen worden met betrekking tot de voorbereiding op ongevallen op luchtvaartterreinen voor het eerst geconfronteerd met een expliciete beoordeling.

Overigens dient te worden vermeld dat een goede beoordeling op basis van genoemde beoordelings- en waarderingsystematiek niet automatisch betekent dat de kwaliteit van de daadwerkelijke ongevalbestrijding en de multidisciplinaire oefeningen in alle gevallen ook goed is. Maar wel is hiervoor een goede en noodzakelijke basis gelegd.

De opzet van het onderzoek

Het onderzoek is verricht bij alle regionale, nationale en militaire luchtvaartterreinen.

Soort luchtvaartterrein	Aantal	Naam gemeente/luchtvaartterrein
Nationaal	1	Haarlemmermeer / Amsterdam Airport Schiphol
Regionaal	4	Beek / Maastricht Aachen Airport Lelystad / Lelystad Rotterdam / Rotterdam Airport Tynaarlo / Groningen Airport Eelde
Militair met burger medegebruik	1	Eindhoven / Vliegbasis Eindhoven (Eindhoven Airport)
Militair	5	Den Helder / Marinevliegbasis De Kooy Gilze en Rijen / Vliegbasis Gilze-Rijen Leeuwarden / Vliegbasis Leeuwarden Uden / Vliegbasis Volkel Woensdrecht / Vliegbasis Woensdrecht

Het beoordelen en het waarderen van de kwaliteit van de plannen en instructies, alsmede de beoefening ervan, moeten op een doelmatige wijze plaatsvinden. Daarom zijn de te onderzoeken gemeenten en luchtvaartterreinen verzocht informatie over het rampbestrijdingsplan, het calamiteitenplan, de (operationele) instructies voor de diverse doelgroepen en de evaluatieverslagen van oefeningen en daadwerkelijke ongevalsbestrijdingen op luchtvaartterreinen aan te leveren in een door het onderzoeksteam aangegeven format (vragenlijst). Om de toezichtlast voor de gemeenten en de luchtvaartterreinen zo laag mogelijk te houden was het mogelijk er voor te kiezen om een gedeelte van de vragen door het onderzoeksteam te laten beantwoorden. Het onderzoeksteam heeft vervolgens de ingezonden documenten bestudeerd. Bij onduidelijkheden heeft de Inspectie OOV, respectievelijk de MLA contact opgenomen met de gemeente en/of het luchtvaartterrein. Vervolgens zijn de gemeenten en luchtvaartterreinen door een inspectieteam bezocht. Tijdens dat bezoek zijn de ingevulde vragenlijsten en de waardering besproken.

Deze werkwijze heeft een aantal voordelen. Voorkomen wordt dat gemeenten en luchtvaartterreinen zelf 'al het werk' moeten doen en alle relevante informatie wordt in een éénmalig werkbezoek uitgewisseld, waardoor de toezichtlast voor de gemeenten en luchtvaartterreinen tot een minimum wordt beperkt. Bij dit bezoek waren alle betrokkenen van zowel de gemeente als het luchtvaartterrein aanwezig. Op een zinvolle wijze is gediscussieerd over de knelpunten met betrekking tot de voorbereiding op ongevallen op het luchtvaartterrein en mogelijke oplossingen hiervoor. Indien noodzakelijk zijn er direct afspraken gemaakt om de voorbereiding op ongevallen op luchtvaartterreinen te verbeteren. Het onderzoeksteam heeft aanwijzingen dat dit voor betrokkenen aanleiding is geweest voor onmiddellijke activiteiten. Conform de werkwijze van de Inspectie OOV is van het bezoek een verslag gemaakt. Dit verslag beschrijft welke informatie het onderzoeksteam voor het onderzoek gebruikt

en is aan de gemeente en het luchtvaartterrein voorgelegd voor hoor en wederhoor. Bovendien zijn in het verslag de door de aanwezigen gemaakte afspraken vastgelegd. De Inspectie OOV en de MLA zullen op de naleving van de gemaakte afspraken toezien. Om een beeld te krijgen van de (beleid)ontwikkelingen op het gebied van de voorbereiding op ongevallen op luchtvaartterreinen en de daarmee verbandhoudende wet- en regelgeving zijn gesprekken gevoerd met medewerkers van de ministeries van BZK, van VenW en van Defensie.

BEVINDINGEN EN CONCLUSIES

Het 'overall'-beeld dat uit dit onderzoek naar voren komt is gematigd positief. De onderzoeksperiode betrof het tijdvak 2002 – 2006. Echter, tijdens het onderzoek (begin 2007) is er door gemeenten en luchtvaartterreinen reeds aan de nodige verbeteringen gewerkt. Zou het onderzoek op dit moment worden uitgevoerd dan zou het 'overall'-beeld positiever kunnen uitvallen. Een en ander neemt niet weg dat er tot en met het jaar 2006 een aantal conclusies valt te trekken.

- 1 Voor de voorbereiding op de bestrijding van vliegtuigongevallen op luchtvaartterreinen bevinden negen van de elf onderzochte gemeenten/luchtvaartterreinen (vier civiel en vijf militair) zich 'aan de goede kant van de streep'. Zes van de elf onderzochte gemeenten/luchtvaartterreinen (drie civiel en drie militair) hebben zich goed tot uitstekend voorbereid op de bestrijding van vliegtuigongevallen op luchtvaartterreinen. Drie gemeenten/luchtvaartterreinen (één civiel en twee militair) hebben zich matig tot voldoende voorbereid en twee gemeenten/luchtvaartterreinen (één civiel en één militair) hebben zich onvoldoende of slecht voorbereid.
- 2 Vier van de elf onderzochte gemeenten hebben naar de huidige wettelijke bepalingen een goed rampbestrijdingsplan luchtvaartterrein (twee civiel en twee militair) en zes gemeenten (drie civiele en drie militaire luchtvaartterreinen) hebben een matig tot voldoende rampbestrijdingsplan. Eén gemeente krijgt een onvoldoende voor haar rampbestrijdingsplan (militair luchtvaartterrein). Negen gemeenten moeten meer aandacht besteden aan de uitwerking van het rampbestrijdingsplan in werkinstructies voor functionarissen en organisatieonderdelen. Zij scoren momenteel op dit punt onvoldoende of slecht.
- 3 De onderzochte gemeenten ervaren geen knelpunten bij het opstellen van de rampbestrijdingsplannen. De Leidraad vliegtuigongevallenbestrijding op luchtvaartterreinen is voor de meeste gemeenten een goed hulpmiddel gebleken om operationeel bruikbare rampbestrijdingsplannen luchtvaartterreinen op te stellen.
- 4 Acht (drie civiele en vijf militaire) van de elf onderzochte luchtvaartterreinen hebben een goed tot uitstekend calamiteitenplan. Eén civiel luchtvaartterrein heeft een matig

tot voldoende calamiteitenplan en twee luchtvaartterreinen (één civiel en één militair) hebben een slecht calamiteitenplan. Zes luchtvaartterreinen moeten meer aandacht besteden aan de uitwerking van het calamiteitenplan in werkinstructies voor functionarissen en organisatieonderdelen. Zij scoren momenteel op dit punt onvoldoende of slecht.

- 5 Zes (drie civiele en drie militaire) van de elf onderzochte gemeenten/luchtvaartterreinen hebben voor multidisciplinaire oefeningen met betrekking tot luchtvaartongevallen de waardering 'goed' tot 'uitstekend' gekregen. Twee gemeenten/luchtvaartterreinen (één civiel en één militair) scoren voor dit onderdeel 'matig tot voldoende' en drie gemeenten/luchtvaartterreinen (militaire) krijgen hiervoor de waardering 'onvoldoende' of 'slecht'. Meer dan de helft van de gemeenten en luchtvaartterreinen vindt dat de regionale brandweer onvoldoende mogelijkheden heeft om medewerking te verlenen aan de wettelijk voorgeschreven multidisciplinaire oefeningen op luchtvaartterreinen. Zij hebben bovendien moeite met de lage prioriteit die de regio aan de multidisciplinaire oefeningen op luchtvaartterreinen toekent.

AANBEVELINGEN

- 1 Het Besluit rampbestrijdingsplannen luchtvaartterreinen en de Brandweerregeling burgerluchtvaartterreinen 2004 komen met betrekking tot de oefenverplichtingen niet overeen. De Brandweerregeling burgerluchtvaartterreinen 2004 is gebaseerd op internationale regelgeving inzake de brandbestrijding op luchtvaartterreinen. Ten gevolge van deze discrepantie is het – door gebrek aan medewerking van de (regionale) brandweer – voor de luchtvaartterreinen niet altijd mogelijk aan de internationale oefenverplichtingen te voldoen.
De minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties wordt aanbevolen om de oefenverplichtingen in het Besluit rampbestrijdingsplannen luchtvaartterreinen in overeenstemming te brengen met de oefenverplichtingen in de Brandweerregeling burgerluchtvaartterreinen 2004.
- 2 Bij de Koninklijke Luchtmacht ligt de verantwoordelijkheid met betrekking tot de voorbereiding op calamiteiten op militaire luchtvaartterreinen bij de Stafgroep Vliegveiligheid, Kwaliteit, Arbeidsveiligheid en Milieu, het Bureau Brandweer van het Commando Luchtstrijdkrachten en de Militaire Luchtvaartautoriteit.
De Commandant Luchtstrijdkrachten wordt aanbevolen de eindverantwoordelijkheid bij één organisatieonderdeel te leggen.
- 3 Het 'overall'-beeld van de voorbereiding op ongevallen op luchtvaartterreinen is gematigd positief. De besturen van de veiligheidsregio's, de gemeentebesturen en de exploitanten/commandanten van de luchtvaartterreinen wordt aanbevolen nadrukkelijke aandacht te houden voor deze voorbereiding en daarbij in het bijzonder

aandacht te besteden aan de uitwerking van het rampbestrijdingsplan dan wel het calamiteitenplan in werkinstructies voor functionarissen en organisatieonderdelen.

TEN SLOTTE

Gedurende dit gezamenlijke onderzoek van de Inspectie OOV en de Militaire Luchtvaart Autoriteit (MLA) zijn de gemeenten en de luchtvaartterreinen nadrukkelijk uitgenodigd om de verbeterpunten te bezien. Gemeenten en luchthavens hebben aantoonbaar niet stilgezeten. Waar nodig is direct een verbeteringslag gemaakt in de lokale planvorming op gebieden als volledigheid, consistentie of operationele toepasbaarheid van de plannen. Alle betrokken burgemeesters hebben gemeld dat de meeste geconstateerde verbeterpunten inmiddels zijn aangepast.

Daardoor is nog tijdens het onderzoek – en nog voordat er over de onderzoeksperiode wordt gerapporteerd – een groot deel van de tekortkomingen verbeterd en zijn eventuele resterende zaken opgenomen in termijnplanningen. Dit geldt ook voor een mogelijk tekort aan multidisciplinaire oefeningen².

Gevolg van een en ander is dat als het onderzoek op dit moment zou worden uitgevoerd, de resultaten er beter zouden kunnen uitzien. De beoordeling geeft 'het beeld' weer over de situatie tot en met het jaar 2006.

Het oordeel daarover is gematigd positief. Er gaat niets boven het testen van de gehele organisatie in de praktijk in de vorm van een simulatie van een luchtvaartongeval. Daarom zal de Inspectie OOV in de planning van haar werkzaamheden voor 2008 en 2009 opnemen dat zij, in nauwe samenwerking met de MLA en Inspectie VenW, twee simulaties zal uitvoeren bij gemeenten met een luchtvaartterrein. Hierbij zal zij het specifieke meetinstrument van de Algemene Doorlichting Rampenbestrijding gebruiken.

2 Het onderzoek betreft de periode 2002 – 2006. Verbeteringen van latere datum zijn niet opgenomen in het eindoordeel. Daarvoor zou immers nieuw onderzoek noodzakelijk zijn.

Inleiding

1

1.1

AANLEIDING

In 1997 is de Leidraad vliegtuigongevallenbestrijding op luchtvaartterreinen verschenen. Een belangrijk onderdeel van deze leidraad is het maatscenario. Een maatscenario is in de eerste plaats een beschrijving van een redelijkerwijs te verwachten incident. In het maatscenario wordt vervolgens concreet en inzichtelijk gemaakt wat dit incident zal betekenen voor de verschillende betrokken organisaties. Het geeft verder met name voor de hulpdiensten aan wat dit incident voor hen aan vereiste capaciteit zal betekenen. De in de leidraad gepresenteerde maatscenario's zijn gebaseerd op het gebruik van het luchtvaartterrein (dat wil zeggen, wat is het grootste vliegtuig in aantal personen aan boord, dat daar doorgaans landt) en op de wereldwijde ongevalstatistiek voor dat vliegtuig. In 2001 is vervolgens op basis van de Wet rampen en zware ongevallen het Besluit rampbestrijdingsplannen luchtvaartterreinen van kracht geworden. Zowel de leidraad als het besluit zijn het eindresultaat van de diverse maatregelen die zijn genomen na het ongeval op de Vliegbasis Eindhoven in 1996³. Het Besluit rampbestrijdingsplannen luchtvaartterreinen omvat regels met betrekking tot rampbestrijdingsplannen voor vliegtuigongevallen op luchtvaartterreinen en de beoefening daarvan. De Inspectie Openbare Orde en Veiligheid (Inspectie OOV) en de provincies zijn belast met het toezicht op de naleving van dat besluit. Het overige, reguliere toezicht op de civiele luchtvaart(terreinen) is in handen van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (Inspectie VenW). Hieronder vallen onder andere de calamiteitenplannen die exploitanten van luchtvaartterreinen op grond van de Brandweerregeling burgerluchtvaartterreinen 2004 moeten opstellen. Het toezicht op de militaire vliegbases is de verantwoordelijkheid van de Militaire Luchtvaart Autoriteit (MLA). Met de Algemene Doorlichting Rampenbestrijding vormt de Inspectie OOV zich in algemene zin een oordeel over de voorbereiding op de rampenbestrijding. Gegeven het bijzondere karakter van vliegtuigongevallen en de bestrijding daarvan, heeft een onderzoeksteam van de Inspectie OOV en de MLA (verder in het rapport aangegeven als 'het onderzoeksteam') onderzoek verricht naar de naleving van het Besluit rampbestrijdingsplannen luchtvaartterreinen en de Brandweerregeling burgerluchtvaartterreinen 2004 (voor zover dat betrekking heeft op het calamiteitenplan en de beoefening ervan).

3 De Hercules-ramp. Zie ook de twee rapporten van de Inspectie Brandweerzorg en Rampenbestrijding 'Vliegtuigongeval Vliegbasis Eindhoven 15 juli 1996', oktober 1996, respectievelijk april 1997.

1.2 **WETTELIJKE GRONDSLAG INSPECTIE OPENBARE ORDE EN VEILIGHEID EN MILITAIRE LUCHTVAART AUTORITEIT**

De minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties heeft volgens artikel 19, lid 1 van de Brandweerwet 1985, voor zover dit uit een oogpunt van algemene brandweezorg en rampenbestrijding noodzakelijk is, tot taak: het toetsen van de wijze waarop een bestuursorgaan van een provincie, een gemeente of een ander openbaar lichaam de taken uitvoert tot het voorkomen van, het voorbereiden op en het bestrijden van een brand, ongeval of ramp. De Inspectie Openbare Orde en Veiligheid voert deze taak uit namens de minister.

De Militaire Luchtvaart Autoriteit is op grond van artikel 10 van het Subtaakbesluit dienstonderdeel SG 2005 verantwoordelijk voor toezicht en handhaving van de activiteiten ten aanzien van de Nederlandse militaire luchtvaart binnen de geldende wet- en regelgeving.

1.3 **DOELSTELLING EN EFFECT**

Doelstelling

Het onderzoek richt zich op de kwaliteit van de rampbestrijdingsplannen luchtvaartterreinen en de beoefening daarvan. Daarnaast is door het onderzoeksteam onderzoek gedaan naar de kwaliteit van de calamiteitenplannen op luchtvaartterreinen en de beoefening daarvan. Het calamiteitenplan van het luchtvaartterrein moet afgestemd zijn op het gemeentelijke rampbestrijdingsplan. Ook heeft het onderzoeksteam gekeken of er voor de diverse doelgroepen (bijvoorbeeld de meldkamers) aparte (operationele) instructies aanwezig zijn. De Inspectie OOV geeft met dit onderzoek uitvoering aan de haar opgedragen taak om toezicht te houden op de naleving van het Besluit rampbestrijdingsplannen luchtvaartterreinen.

Effect

Het onderzoek is erop gericht om te bezien of het Besluit rampbestrijdingsplannen luchtvaartterreinen en de Brandweerregeling burgerluchtvaartterreinen 2004 (voor zover dat betrekking heeft op het calamiteitenplan en de beoefening ervan) in de praktijk wordt nageleefd. Met de resultaten van het onderzoek kan dan waar nodig een impuls af worden gegeven aan de betrokken departementen, de gemeenten en de exploitanten van luchtvaartterreinen, met de bedoeling een grotere aandacht voor het onderwerp te bewerkstelligen. Deze grotere aandacht zou uiteindelijk kunnen resulteren in beter bruikbare plannen en (operationele) instructies voor de doelgroepen en daarmee een kwalitatief betere daadwerkelijke bestrijding van vliegtuigongevallen.

1.4 INHOUDELIJKE RELEVANTIE

Incidenten met luchtvaartuigen kunnen grote gevolgen hebben. Daarom is het voor de rampbestrijdingsorganisaties van buitengewoon belang dat hun optreden adequaat is en door de burger als zodanig wordt ervaren. Er zal de rampbestrijdingsorganisaties dus veel aan gelegen moeten liggen om het adequaat optreden bij rampen en zware ongevallen en het daaraan verbonden gevoel van vertrouwen van de burger in de rampbestrijdingsorganisaties te behouden en daar waar kan, te versterken.

1.5 VRAAGSTELLING, AFBAKENING EN DEELVRAGEN

Vraagstelling

De vraagstelling van het onderzoek luidt als volgt: wat is de kwaliteit van de rampbestrijdingsplannen luchtvaartterreinen, wat is de kwaliteit van de calamiteitenplannen op luchtvaartterreinen en hoe vaak worden deze plannen multidisciplinair beoefend? Hoe zijn deze plannen uitgewerkt in bruikbare (operationele) instructies voor de diverse doelgroepen?

Afbakening

Het onderzoek van het onderzoeksteam richt zich op elf regionale, nationale en militaire luchtvaartterreinen waarvoor gemeenten op grond van het Besluit rampbestrijdingsplannen luchtvaartterreinen een rampbestrijdingsplan moeten opstellen. De kleinere terreinen⁴ en de terreinen voor helikopters en zweefvliegtuigen zijn niet door het onderzoeksteam onderzocht. Bij de kleinere terreinen geldt voor de gemeenten geen wettelijke verplichting tot het opstellen van een rampbestrijdingsplan. Daarnaast is op deze terreinen de aard, omvang en impact van een mogelijk ongeval van een andere orde dan op een groter terrein.

Deelvragen

Stel op basis van een toetsingskader, beoordelings- en waarderingsystematiek vast wat de kwaliteit is van:

- 1 de rampbestrijdingsplannen luchtvaartterreinen en de beoefening daarvan;
- 2 de calamiteitenplannen luchtvaartterreinen en de beoefening daarvan. Betrek bij deze beoordeling de samenhang met het desbetreffende rampbestrijdingsplan;
- 3 de (operationele) instructies voor de diverse doelgroepen en de beoefening daarvan en
- 4 inventariseer 'good practices' en knelpunten die betrokkenen ervaren bij het opstellen van het rampbestrijdingsplan, het calamiteitenplan, de (operationele) instructies voor de diverse doelgroepen en de beoefening van deze plannen en instructies en
- 5 formuleer, indien mogelijk, aanbevelingen ter verbetering van de kwaliteit van de plannen en instructies en de beoefening ervan.

4 Ameland, Budel, Drachten, Hilversum, Hoogeveen, Midden Zeeland, Oostwold, Seppe, Teuge, Texel.

1.6 SOORT ONDERZOEK

Voor de burger is het belangrijk dat als hij hulp nodig heeft, hij ervan uit kan gaan dat hij op de juiste wijze wordt geholpen door de hulpdiensten: snel en professioneel. Bij een inzet gaat het om elementen als een snelle opkomsttijd, de kwaliteit van uitrusting (kleding en materieel) en de vakbekwaamheid van het personeel. Essentieel voor het succes van iedere inzet, is de voorbereiding op het daadwerkelijk repressief optreden. Vooral de bestrijding van incidenten die weinig voorkomen vraagt om een goede voorbereiding. De vaardigheid moet dan bijna geheel worden verkregen door oefenen.

Het onderzoek (voorbereiding op ongevallen op luchtvaartterreinen) richt zich op twee aspecten van de preparatie, namelijk de aspecten planvorming (rampbestrijdingsplan, calamiteitenplan en [operationele] instructies) en ervaring (oefening en daadwerkelijke uitrukken). Het veldonderzoek omvat elf gemeenten met een regionaal, nationaal of militair luchtvaartterrein. Voor dit onderzoek wordt gebruik gemaakt van een toetsingskader met daaraan gekoppeld een beoordelings- en waarderingsystematiek (zie paragraaf 2.5). Een dergelijk toetsingskader is door de Inspectie OOV reeds eerder gebruikt bij diverse onderzoeken⁵.

1.7 BETROKKEN ORGANISATIES

Het onderzoek richt zich op elf gemeenten en elf luchtvaartterreinen. Om een beeld te krijgen van (beleid)ontwikkelingen op het gebied van de voorbereiding op de bestrijding van ongevallen op luchtvaartterreinen en rampbestrijdingsplannen zijn gesprekken gevoerd met medewerkers van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, het ministerie van Defensie en het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

1.8 OPBOUW VAN HET RAPPORT

De samenvatting is bedoeld als een bestuurlijk overzicht van het rapport. Het vormt een zelfstandig te lezen deel van het rapport.

Hoofdstuk 1 van het rapport geeft de aanleiding van het onderzoek weer, alsmede belangrijke onderdelen uit het onderzoeksplan.

In hoofdstuk 2 staat beschreven op welke wijze het onderzoek is uitgevoerd.

Hoofdstuk 3 geeft de huidige en toekomstige wettelijke basis weer.

In hoofdstuk 4 zijn de ontwikkelingen ten aanzien van de voorbereiding op ongevallen op luchtvaartterreinen en de activiteiten van betrokkenen (toezichthouders) beschreven.

In hoofdstuk 5 is opgenomen wat de bevindingen van het onderzoek zijn. Tevens zijn in dit hoofdstuk de bevindingen van het onderzoek geanalyseerd.

Hoofdstuk 6 bevat de conclusies en aanbevelingen en hoofdstuk 7 de slotbeschouwing.

5 'Gemeentelijke actieprogramma's brandveiligheid' (2002), 'Vakbekwaamheid Brandweer' (2004), 'Voorbereiding op spoorwegongevallen' (2006) en 'Bestuurlijke aansturing brandweezorg' (2006)

Wijze van onderzoek



2

2.1 ONDERZOEKSTEAM

Het onderzoek is uitgevoerd door een interdisciplinair samengesteld team van inspecteurs en ondersteuners van de Inspectie OOV en de MLA. Bij een aantal bezoeken en interviews en voor de *overall*-analyse is samengewerkt met inspecteurs van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (Inspectie VenW). Een overzicht van personen en instanties die aan het onderzoek hebben meegewerkt, is vermeld in bijlage I.

2.2 TOETSINGSKADER

De toetsing vindt in het algemeen plaats aan de hand van wetgeving en/of landelijk opgestelde normen. Het toetsingskader voor dit onderzoek is voornamelijk gebaseerd op de Wet rampen en zware ongevallen (met name het Besluit kwaliteitscriteria planvorming rampenbestrijding en het Besluit rampbestrijdingsplannen luchtvaartterreinen), de Brandweerregeling burgerluchtvaartterreinen 2004 en de Leidraad vliegtuigongevallenbestrijding op luchtvaartterreinen. Zie voor meer informatie bijlage IV.

2.3 VRAGENLIJSTEN

Het beoordelen en het waarderen van de kwaliteit van de plannen en instructies, alsmede de beoefening ervan, moet op een doelmatige wijze plaatsvinden. Daarom zijn de te onderzoeken gemeenten en luchtvaartterreinen verzocht informatie over het rampbestrijdingsplan, het calamiteitenplan, de (operationele) instructies voor de diverse doelgroepen en de evaluatieverslagen van oefeningen en daadwerkelijke ongevalsbestrijdingen op luchtvaartterreinen aan te leveren in een door het onderzoeksteam aangegeven format (vragenlijst). Zie hiervoor bijlage II en III. Om de toezichtlast voor de gemeenten en de luchtvaartterreinen zo laag mogelijk te houden was het mogelijk er voor te kiezen om een gedeelte van de vragen door het onderzoeksteam te laten beantwoorden. Het onderzoeksteam heeft vervolgens de ingezonden documenten bestudeerd.

Bij onduidelijkheden heeft de Inspectie OOV, respectievelijk de MLA contact opgenomen met de gemeente en/of het luchtvaartterrein. Vervolgens zijn de gemeenten en luchtvaartterreinen door een inspectieteam bezocht. Tijdens dat bezoek zijn de ingevulde vragenlijsten en de waardering besproken (zie paragraaf 2.5).

Deze werkwijze heeft een aantal voordelen. Voorkomen wordt dat gemeenten en luchtvaartterreinen zelf 'al het werk' moeten doen en alle relevante informatie wordt in een éénmalig werkbezoek uitgewisseld, waardoor de toezichtslast voor de gemeenten en luchtvaartterreinen tot een minimum wordt beperkt. Bij dit bezoek waren alle betrokkenen van zowel de gemeente als het luchtvaartterrein aanwezig. Op zinvolle wijze is gediscussieerd over de knelpunten met betrekking tot de voorbereiding op ongevallen op het luchtvaartterrein en mogelijke oplossingen hiervoor. Indien noodzakelijk zijn direct afspraken gemaakt om de voorbereiding op ongevallen op luchtvaartterreinen te verbeteren. Het onderzoeksteam heeft aanwijzingen dat dit voor betrokkenen aanleiding is geweest voor onmiddellijke activiteiten.

Conform de werkwijze van de Inspectie OOV is van het bezoek een verslag gemaakt. Dit verslag beschrijft welke informatie het onderzoeksteam voor het onderzoek gebruikt en is aan de gemeente en het luchtvaartterrein voorgelegd voor hoor en wederhoor. Bovendien zijn in het verslag de door de aanwezigen gemaakte afspraken vastgelegd. De Inspectie OOV en de MLA zullen op de naleving van de gemaakte afspraken toezien. Om een beeld te krijgen van de (beleid)ontwikkelingen op het gebied van de voorbereiding op ongevallen op luchtvaartterreinen en de daarmee verbandhoudende wet- en regelgeving zijn gesprekken gevoerd met medewerkers van de ministeries van BZK, VenW en Defensie.

2.4 SELECTIE VAN GEMEENTEN

Het onderzoek van de Inspectie OOV en de MLA richt zich op alle luchtvaartterreinen waarvoor gemeenten op grond van het Besluit rampbestrijdingsplannen luchtvaartterreinen een rampbestrijdingsplan moeten opstellen. Op basis van dit criterium zijn de elf luchtvaartterreinen geselecteerd. Twee luchtvaartterreinen (voornamelijk voor helikopters) zijn op verzoek van de Militaire Luchtvaart Autoriteit toegevoegd. Deze terreinen zijn in de tabel 1 met een * aangegeven. De Vliegbasis Twente heeft tijdens het onderzoek gefungeerd als pilot. De keuze voor de pilot is op dit luchtvaartterrein gevallen, omdat dit terrein met ingang van 1 januari 2008 niet meer als militair luchtvaartterrein gebruikt zal worden. De resultaten van de pilot zijn niet in het verdere onderzoek meegenomen. Het onderzoek richt zich dus op elf luchtvaartterreinen, dat wil zeggen alle regionale, nationale en militaire luchtvaartterreinen in Nederland.

Tabel 1

Soort luchtvaartterrein	Aantal	Naam gemeente/luchtvaartterrein
Nationaal	1	Haarlemmermeer / Amsterdam Airport Schiphol
Regionaal	4	Beek / Maastricht Aachen Airport Lelystad / Lelystad Rotterdam / Rotterdam Airport Tynaarlo / Groningen Airport Eelde
Militair met burger medegebruik	1	Eindhoven / Vliegbasis Eindhoven (Eindhoven Airport) Enschede / Vliegbasis Twente (pilot)
Militair	5	Den Helder / Marinevliegbasis De Kooy* Gilze en Rijen* / Vliegbasis Gilze-Rijen Leeuwarden / Vliegbasis Leeuwarden Uden / Vliegbasis Volkel Woensdrecht / Vliegbasis Woensdrecht

2.5 BEOORDELINGS- EN WAARDERINGSSYSTEMATIEK

2.5.1 INLEIDING

Voor dit onderzoek is het voor eerdere onderzoeken ontwikkelde toetsingskader en beoordelings- en waarderingssystematiek op basis van de in paragraaf 2.2 genoemde wet- en regelgeving aangepast (zie bijlage IV). Dit instrument is al eerder door de Inspectie OOV gebruikt bij de onderzoeken 'Gemeentelijke actieprogramma's brandveiligheid', 'Vakbekwaamheid Brandweerpersoneel', 'Voorbereiding op spoorwegongevallen' en 'Bestuurlijke aansturing brandweezorg'. De conceptversie van dit onderzoeksinstrument is getest in Enschede (Vliegbasis Twente). Vervolgens is de definitieve versie aan de te onderzoeken gemeenten en luchtvaartterreinen toegestuurd. De voorbereiding op ongevallen op luchtvaartterreinen is aan de hand van dit onderzoeksinstrument beoordeeld en gewaardeerd. Tijdens het onderzoek is gebleken dat de waardering van het onderdeel 'multidisciplinair oefenen en daadwerkelijke bestrijding' niet in alle gevallen een rechtvaardige score opleverde. Daarom is het toetsingskader voor dit onderdeel op enkele punten aangepast. Bij dit onderzoek wordt geen uitspraak gedaan over de (toekomstige) *kwaliteit* van de daadwerkelijke bestrijding en beoefening van ongevallen op luchtvaartterreinen, maar wel of hiervoor een goede en noodzakelijke basis is gelegd. Er gaat echter niets boven het testen van de gehele organisatie in de praktijk in de vorm van een simulatie van een dergelijk ongeval. Daarom zal de Inspectie OOV in de planning van haar werkzaamheden voor 2008 en 2009 opnemen dat zij, in nauwe samenwerking met de MLA en Inspectie VenW, twee simulaties zal uitvoeren bij gemeenten met een luchtvaartterrein. Hierbij zal zij het specifieke meetinstrument van de Algemene Doorlichting Rampenbestrijding gebruiken.

2.5.2 **UITGANGSPUNTEN**

Aan de hand van de vragenlijsten (zie bijlage II en III) is bekeken hoe gemeenten en luchtvaartterreinen zich op ongevallen op deze terreinen hebben voorbereid.

Om een waardeoordeel te kunnen geven is een toetsingskader en beoordelings-/waarderingssystematiek opgesteld. Uitgangspunten hierbij zijn:

- Validiteit. De vragenlijsten zijn opgesteld aan de hand van het 'Besluit kwaliteitscriteria planvorming rampenbestrijding', het 'Besluit rampbestrijdingsplannen luchtvaartterreinen', de 'Brandweerregeling burgerluchtvaartterreinen 2004' en de 'Leidraad vliegtuigongevallenbestrijding op luchtvaartterreinen' en is getest in een pilotsetting.
- Betrouwbaarheid. De reproduceerbaarheid is gewaarborgd door het uitwerken/schrijven van het toetsingskader en beoordelings-/waarderingssystematiek.
- Efficiëntie. Verwerking van de gegevens vindt zoveel mogelijk geautomatiseerd plaats zonder onnodige arbeidsintensieve tussenkomst van de verwerker.

Het onderzoek kent één hoofdonderwerp, onderverdeeld in hoofdaspecten.

2.5.3 **VERDELING IN HOOFDONDERWERP, HOOFD- EN SUBASPECTEN**

Het hoofdonderwerp luidt: de voorbereiding op ongevallen op luchtvaartterreinen.

Dit hoofdonderwerp is onderverdeeld in de volgende hoofdaspecten:

- Rampbestrijdingsplan luchtvaartterrein;
- Calamiteitenplan luchtvaartterrein;
- Multidisciplinair oefenen en daadwerkelijke bestrijding.

De eerste twee hoofdaspecten vallen uiteen in subaspecten. De subaspecten zijn de 'shots' die samen het 'beeld' voor een hoofdaspect bepalen. Het derde hoofdaspect kent geen subaspecten.

2.5.4 **BEOORDELINGSSCHALEN EN WEGING SCORE**

Aan de hoofd-/subaspecten worden prestatieniveaus toegekend. Hierbij is sprake van een glijdende beoordelingsschaal. Een dergelijke schaal geeft meer inzicht in de prestaties van de gemeente en het luchtvaartterrein dan een schaal waar alleen voldoende of onvoldoende aangegeven wordt. De schaal van kwalitatieve beoordelingen loopt van -- naar ++:

slecht	(--)	1
onvoldoende	(-)	2
matig tot voldoende	(0)	3
goed	(+)	4
uitstekend	(++)	5

Per subaspect wordt een korte sfeerbeschrijving van de vijf prestatieniveaus gegeven. Ter vergroting van de leesbaarheid zijn voor het hoofdaspect ‘multidisciplinair oefenen en daadwerkelijke bestrijding’ de sfeerbeschrijvingen in tabelvorm weergegeven. Aan de hand van de antwoorden uit de vragenlijst worden gemeenten/luchtvaartterreinen op een bepaald prestatieniveau ingedeeld. Hieraan is weer een score gekoppeld. De sfeerbeschrijvingen zijn zodanig opgesteld, dat gemeenten/luchtvaartterreinen op basis van gegeven antwoorden in de meeste gevallen onder één van de vijf niveaus vallen. Indien verschillende beschrijvingen van toepassing zijn, geldt de beschrijving met de hoogste score. Ook kan zich een situatie voordoen dat een gemeente/luchtvaartterrein niet precies inpasbaar is in één van de niveaus. In dat geval wordt de sfeerbeschrijving en bijbehorende score gekozen die het meest met de gegeven antwoorden overeenkomt. De onderzoekers houden een overzicht bij van de niet precies inpasbare antwoorden en de daarbij gekozen score. Dit opdat in vergelijkbare gevallen dezelfde score wordt gekozen.

De score van de hoofdaspecten ‘rampbestrijdingsplan luchtvaartterrein’ en ‘calamiteitenplan luchtvaartterrein’ zijn berekend door het gewogen gemiddelde te nemen van de scores van de onder dat hoofdaspect vallende subaspecten. Hiertoe is aan de subaspecten een weegfactor toegekend. Des te kritischer een bepaalde stap in het totale proces, des te zwaarder de weegfactor. Evenzo wordt de eindscore per gemeente/luchtvaartterrein bepaald als het gewogen gemiddelde van de hoofdaspecten. De eindscore kan, net als de scores op sub- en hoofdaspectniveau, variëren van slecht tot uitstekend.

In tabel 3 staan het hoofdonderwerp en de hoofdaspecten, met – per hoofdaspect – de weegfactor. Hoewel het opstellen van een rampbestrijdingsplan en een calamiteitenplan belangrijke voorwaarden zijn in de voorbereiding op ongevallen op luchtvaartterreinen, gaat het uiteindelijk om het daadwerkelijke optreden van de hulpverleners. Daarom wordt relatief veel waarde gehecht aan oefenen en het opdoen van ervaring.

Tabel 3: Weegfactoren hoofdaspecten⁶		
Hoofdonderwerp	Hoofdaspect	Weegfactor
Voorbereiding op ongevallen op luchtvaartterreinen	1 Rampbestrijdingsplan	1
	2 Calamiteitenplan	1
	3 Multidisciplinaire oefeningen en daadwerkelijke bestrijding	3

Een uitgewerkt voorbeeld van de gehanteerde werkwijze is opgenomen in bijlage IV.

6 De weegfactoren van de subaspecten staan vermeld in de tabellen 6 en 7 in de paragrafen 5.2.1 en 5.2.2.

2.6 PEILDATA

In het voorjaar van 2007 zijn de elf bij het onderzoek betrokken gemeenten en luchtvaartterreinen door een inspectieteam bezocht. In de periode voorafgaand aan het bezoek zijn relevante beleidsstukken met betrekking tot de voorbereiding op ongevallen op luchtvaartterreinen onderzocht. Voor het bepalen van de daadwerkelijke ervaring met de bestrijding van ongevallen op luchtvaartterreinen (zowel daadwerkelijke uitrukken als oefeningen) en de daarmee verband houdende evaluaties, zijn gegevens uit de jaren 2002 tot en met 2006 gebruikt. De gesprekken met medewerkers van de ministeries van BZK, van VenW en van Defensie hebben ook in het voorjaar van 2007 plaatsgevonden.

De gemeenten en luchtvaartterreinen hebben in de verstreken tijd tussen het meetmoment en het uitkomen van het eindrapport echter niet stilgezeten. Het is het onderzoeksteam bekend dat diverse zaken al zijn opgepakt en (deels) in praktijk zijn gebracht. Met andere woorden: het is van belang om er bewust van te zijn dat het hier een momentopname betreft.

2.7 CONCEPTRAPPORTAGE

De burgemeesters van de onderzochte gemeenten en de exploitanten van de onderzochte luchtvaartterreinen hebben de beoordeling van hun gemeente/luchtvaartterrein ontvangen en zijn in het kader van hoor en wederhoor in de gelegenheid gesteld hierop te reageren.

Wettelijke basis

3

3.1 HUIDIGE WET- EN REGELGEVING

Inleiding

De colleges van burgemeester en wethouders hebben op basis van de **Brandweerwet 1985** (artikel 1, lid 4) de zorg voor:

- a het voorkomen, beperken en bestrijden van brand, het beperken van brandgevaar, het voorkomen en beperken van ongevallen bij brand en al hetgeen daarmee verband houdt;
- b het beperken en bestrijden van gevaar voor mensen en dieren bij ongevallen anders dan bij brand.

Bovendien zijn de colleges van burgemeester en wethouders op grond van de **Wet rampen en zware ongevallen** belast met de voorbereiding van de bestrijding van rampen en zware ongevallen. In het bijzonder moeten het houden van oefeningen en de totstandkoming van afspraken, die nodig zijn voor een doelmatige bestrijding van rampen en zware ongevallen worden bevorderd (artikel 2).

Op basis van artikel 3, lid 1 van de Wet rampen en zware ongevallen moeten de colleges van burgemeester en wethouders ten minste éénmaal per vier jaar een rampenplan vaststellen, waarin onder andere de risico's worden geïnventariseerd en het beleid ten aanzien van rampbestrijdingsplannen wordt vastgelegd. Dit beleid moet in ieder geval een overzicht van rampen en zware ongevallen bevatten, waarvan de plaats, aard en gevolgen voorzienbaar zijn en waarvoor een rampbestrijdingsplan wordt vastgesteld, alsmede een termijn waarbinnen dat zal worden vastgesteld (artikel 3, lid 4). De in dit overzicht genoemde rampbestrijdingsplannen moeten ten minste één maal per vier jaar door de burgemeester worden vastgesteld (artikel 4, lid 1).

Op basis van het **Besluit rampbestrijdingsplannen luchtvaartterreinen** is de burgemeester verplicht om in overleg met de exploitant een rampbestrijdingsplan voor vliegtuigongevallen op luchtvaartterreinen⁷ en de onmiddellijke omgeving daarvan vast te stellen (artikel 2, lid 1).

De rampbestrijdingsplannen voor luchtvaartterreinen moeten voldoen aan de bepalingen opgenomen in het Besluit rampbestrijdingsplannen luchtvaartterreinen en het **Besluit kwaliteitscriteria planvorming rampenbestrijding**. Dit besluit regelt ook het beoefenen van het rampbestrijdingsplan en de evaluatie van deze oefeningen.

De exploitant van een burgerluchtvaartterrein is op grond van artikel 3, lid 1 van de **Brandweerregeling burgerluchtvaartterreinen 2004** verplicht een calamiteitenplan vast te stellen. Een calamiteitenplan moet voldoen aan de in de genoemde regeling opgenomen bepalingen. Deze regeling bevat ook voorschriften voor de beoefening van het calamiteitenplan en de evaluatie van deze oefeningen. De Brandweerregeling

⁷ Dit geldt alleen voor luchtvaartterreinen die op grond van de Brandweerregeling luchtvaartterreinen 2004 ingedeeld zijn in brandrisicoklasse 3 of hoger en de door de minister van BZK in overleg met de minister van Defensie daarmee gelijkgestelde militaire luchtvaartterreinen (artikel 1, sub a).

burgerluchtvaartterreinen 2004 is gebaseerd op internationale regelgeving inzake de brandbestrijding op luchtvaartterreinen.

Voor de militaire luchtvaartterreinen liggen de eisen vast in het Luchtverkeersvoorschrift en diverse NAVO-criteria, die in Standard NATO Agreements (STANAGs) worden vastgelegd en worden aangehouden. De Koninklijke Luchtmacht kent een verdere uitwerking daarvan in het Voorschrift Brandweer en het Handboek Vliegveiligheid, Kwaliteit, Arbeidsveiligheid en Milieu (VKAM), de Koninklijke Marine in annexen aan het Luchtverkeersvoorschrift. Op basis van deze voorschriften bestaat ook voor militaire luchtvaartterreinen de verplichting tot het opstellen van een calamiteitenplan.

De eisen die aan een dergelijk plan worden gesteld komen in grote lijnen overeen met de desbetreffende bepalingen in de Brandweerregeling burgerluchtvaartterreinen 2004. De 'verbindendheid' van deze voorschriften berust op de verantwoordelijkheid van de minister van Defensie voor de militaire luchtvaartterreinen, in combinatie met zijn dubbelfunctie van exploitant van de militaire velden en werkgever van het personeel. Volgens de **Arbeidsomstandighedenwet** (Arbowet) zijn werkgevers verplicht om een arbeidsomstandighedenbeleid te voeren en zodoende ziekteverzuim, arbeidsongeschiktheid en beroepsziekten te voorkomen. In de Arbowet staan de algemene regels voor goede arbeidsomstandigheden. Zo zijn werkgevers verplicht om de vaardigheden van de werknemers op peil te houden om ongevallen tijdens het werk zo veel mogelijk te voorkomen.

3.2 TOEKOMSTIGE WET- EN REGELGEVING

Het ministerie van BZK is volop bezig met de ontwikkeling van nieuwe wet- en regelgeving op het gebied van brandweezorg, geneeskundige hulpverlening, rampenbestrijding en crisisbeheersing. Het voorstel van Wet veiligheidsregio's strekt tot instelling van veiligheidsregio's en integreert de Brandweerwet 1985, de Wet geneeskundige hulpverlening bij ongevallen en rampen en de Wet rampen en zware ongevallen. Hiermee wordt een efficiënte en kwalitatief hoogwaardige organisatie van de brandweezorg, geneeskundige hulpverlening, rampenbestrijding en crisisbeheersing, onder één regionale bestuurlijke regie, gerealiseerd.

Het wetsvoorstel regelt onder andere verbetering en vereenvoudiging van de planvorming. Het verplicht tot het maken van een drietal plannen:

- het beleidsplan;
- het crisisplan;
- het rampbestrijdingsplan, voor luchtvaartterreinen en categorieën inrichtingen die bij amvb zijn aangewezen.

Het beleidsplan komt in de plaats van het regionaal beheersplan rampenbeheersing.

Het crisisplan komt in de plaats van de (gemeentelijke) rampenplannen.

Het rampbestrijdingsplan vervalt als algemeen planfiguur. Het wordt uitsluitend

gehandhaafd voor een bijzondere categorie inrichtingen, waarvoor het maken van een rampbestrijdingsplan en de inhoud van een rampbestrijdingsplan op grond van Europese regelgeving is voorgeschreven (dit betreft de inrichtingen voortvloeiend uit de Europese richtlijn 96/82/EG (Seveso-II) en voor luchtvaartterreinen. Bij amvb wordt bepaald voor welke categorieën inrichtingen en luchtvaartterreinen het maken van een rampbestrijdingsplan verplicht is. In hoeverre gemeenten of regio's ook voor andere inrichtingen, mogelijke rampen of crises rampbestrijdingsplannen opstellen, wordt aan hen zelf overgelaten.

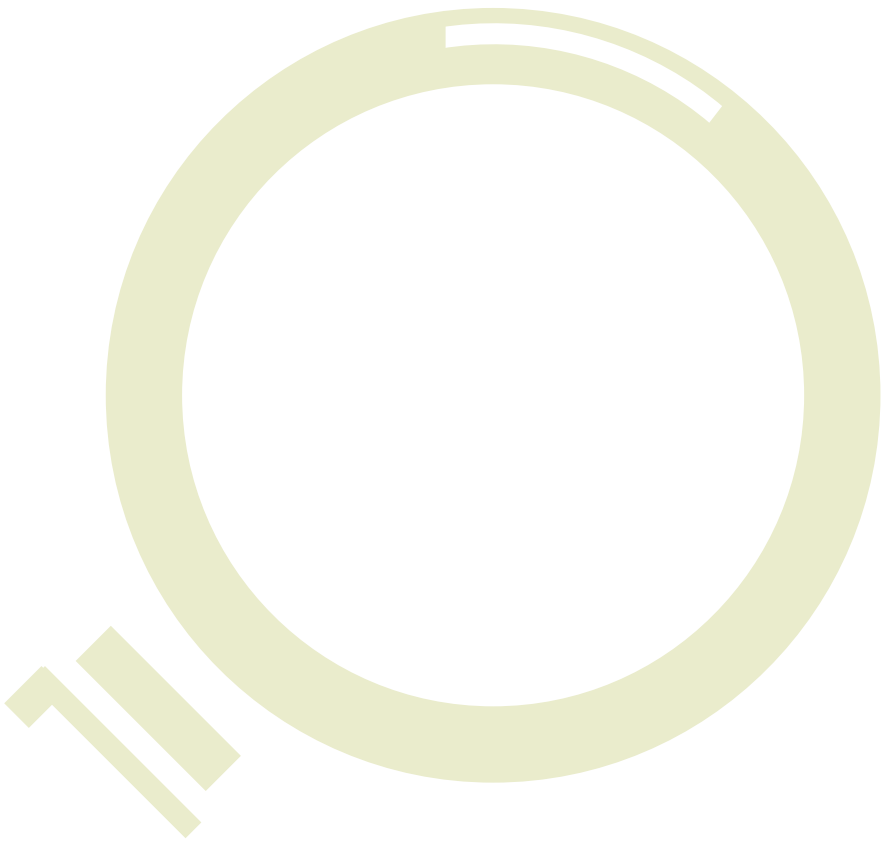
De wet schrijft dit niet voor.

Bij amvb zullen nadere regels gesteld worden over de inhoud van de rampbestrijdingsplannen. Daarbij kan gedacht worden aan regels betreffende:

- de functies van de aan de inrichting verbonden personen die bevoegd zijn om procedures van alarmering binnen en buiten de inrichting en van inwerkingstelling van bestrijdingsacties binnen de inrichting in werking te doen treden;
- de functies van de personen die belast zijn met het opperbevel over en de operationele leiding van het geheel van de bestrijdingsacties;
- de maatregelen en voorzieningen die zijn getroffen opdat degene die is belast met het opperbevel en de hulpverleningsdiensten snel wordt geïnformeerd en de bij de bestrijding betrokken personen snel worden opgeroepen;
- het schema met betrekking tot de leiding over en de gecoördineerde inzet van diensten en organisaties die bij de bestrijding kunnen worden betrokken;
- de maatregelen en voorzieningen die zijn getroffen met het oog op de bestrijding op en buiten het terrein van de inrichting;
- de maatregelen en voorzieningen die zijn getroffen om de bevolking te informeren over de ramp of het zware ongeval of de dreigende ramp of het dreigende zware ongeval en over de door haar te volgen gedragslijn;
- de maatregelen en voorzieningen die zijn getroffen om de hulpverleningsdiensten van een andere staat te informeren, indien de bevolking of het milieu van die staat door de ramp of het zware ongeval kunnen worden getroffen of dreigen te worden getroffen.

De nieuwe planstructuur houdt de volgende verbeteringen in:

- een verbreding van rampenbestrijding met crisisbeheersing;
- de planvorming wordt geconcentreerd op regionaal niveau in plaats van gemeentelijk niveau. Het wegvallen van de gemeentelijke rampenplannen en rampbestrijdingsplannen betekent een aanzienlijke vermindering van de plandruk. De plandruk voor veiligheidsregio's is tot een minimum beperkt;
- de onderlinge samenhang van de plannen kan worden bewaakt door de vaststelling op regionaal niveau.



Ontwikkelingen en betrokkenen

4

4.1 ONTWIKKELINGEN

4.1.1 HERCULESRAMP

Naar aanleiding van het eerste rapport van de (toenmalige) Inspectie Brandweezorg en Rampenbestrijding omtrent de vliegcrash op 15 juli 1996 met de Belgische C-130 Hercules op de Vliegbasis Eindhoven heeft de minister van Binnenlandse Zaken de Tweede Kamer op 3 oktober 1996 een onderzoek naar de stand van zaken met betrekking tot de voorbereiding op de bestrijding van vliegtuigongevallen op de Nederlandse luchthavens toegezegd. Het gaat in dit onderzoek om zowel de civiele luchthavens als de militaire luchthavens al dan niet met civiel medegebruik. Deze toezegging en het uitgevoerde onderzoek heeft geresulteerd in drie rapportages aan de Tweede Kamer, namelijk:

- op 2 juni 1997 (25000 VII, nr. 36);
- op 19 maart 1999 (26444, nr. 1);
- op 1 september 2000 (26444, nr. 2).

In iedere brief is de stand van zaken met betrekking tot de voorbereiding op vliegtuigongevallen op luchtvaartterreinen weergegeven. Daarnaast worden de beleidsmatige ontwikkelingen geschetst over bijvoorbeeld het Besluit rampbestrijdingsplannen luchtvaartterreinen, de Leidraad vliegtuigongevallenbestrijding op luchtvaartterreinen en de toetsing van rampbestrijdingsplannen door de commissarissen van de Koningin. Een samenvatting van genoemde brieven is opgenomen in bijlage V.

4.1.2 AMSTERDAM AIRPORT SCHIPHOL

Tijdens het onderzoek speelden er rondom de nationale luchthaven Amsterdam Airport Schiphol nog diverse zaken. Zo was er enige tijd onduidelijkheid over de mate van verantwoordelijkheid rondom het toezicht op Schiphol door de gemeente Haarlemmermeer. Daarover is door de Inspectie VenW – in samenwerking met de Inspectie OOV – een zogenaamde signaaleffectrapportage uitgebracht (2006). De verantwoordelijkheden rondom het toezicht op de luchthaven van alle betrokken partijen zijn daarin weergegeven.

Gelijktijdig met het onderzoek 'luchtvaartterreinen' liep het traject van de zogenaamde 'territoriale congruentie'. In dit traject gaat de gemeente Haarlemmermeer, inclusief Amsterdam Airport Schiphol, per januari 2008 van de regio Amsterdam-Amstelland over naar de regio Kennemerland.

4.2 PROVINCIES

De commissaris van de Koningin toetst op grond van artikel 4, lid 6 van de Wet rampen en zware ongevallen de rampbestrijdingsplannen, die binnen zijn provincie door de burgemeester(s) zijn vastgesteld. De kwaliteit van het rampbestrijdingsplan wordt op basis van het Besluit kwaliteitscriteria planvorming rampenbestrijding getoetst. Hiertoe is door de Interprovinciale Commissie Openbare Orde en Veiligheid een toetsingskader voor het rampbestrijdingsplan opgesteld. Dit toetsingskader is tevens het verslag van de bevindingen.

Op basis van deze wetgeving kijkt de commissaris van de Koningin voornamelijk naar het rampbestrijdingsplan. De toetsing van de kwaliteit van het calamiteitenplan vindt plaats door de Inspectie VenW, respectievelijk de MLA. Daarbij is het zo dat de wederzijdse afstemming van het rampbestrijdingsplan luchtvaartterreinen op het calamiteitenplan luchtvaartterreinen over het algemeen summier plaatsvindt. Het onderzoeksteam heeft bij het onderhavige onderzoek uitvoerig gekeken naar de samenhang tussen rampbestrijdingsplan en het calamiteitenplan. Daarnaast is onderzocht in hoeverre de oefen- en uitrukervaring in het bestrijden van vliegtuigongevallen voldoet aan de wettelijke bepalingen. Doordat de scope van het Inspectie OOV/MLA onderzoek breder is dan die van de provincies kunnen de waardeoordelen van de Inspectie OOV/MLA en de provincies van elkaar verschillen. De oordelen over de rampbestrijdingsplannen komen over het algemeen met elkaar overeen.

4.3 MINISTERIE VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Het directoraat-generaal Transport en Luchtvaart (DGTL) van het ministerie van VenW is beleidsmatig verantwoordelijk voor de burgerluchtvaartterreinen. Het dieptespecialisme zit echter bij de Inspectie VenW. Daarom werkt deze inspectie mee aan beleidsvoorstellen onder de eindverantwoordelijkheid van het DGTL. Onderdeel van de certificatie van een luchtvaartterrein is het calamiteitenplan en de hieraan gerelateerde brandrisicoklasse van een luchtvaartterrein. Er wordt hierbij geen rekening gehouden met het maatscenario waar een rampbestrijdingsplan en calamiteitenplan vanuit gaan. Door certificering zijn zaken 'meer op afstand' gekomen. De verantwoordelijkheden van de exploitant van de luchthaven zijn aangescherpt. Door middel van het uitoefenen van toezicht op de onderliggende bedrijfsprocessen ziet de Inspectie VenW erop toe hoe de exploitant invulling geeft aan zijn verantwoordelijkheden. In die hoedanigheid kijkt de Inspectie ook naar de wijze waarop de processen in het calamiteitenplan worden uitgevoerd door de exploitant van de luchthaven. De Inspectie VenW kan onderzoeken in hoeverre er een afstemming heeft plaatsgevonden tussen het calamiteitenplan en het rampbestrijdingsplan en welke processen hiervoor zijn ingericht (zo genaamde interface tussen exploitant en gemeente). Het DGTL en Inspectie VenW zijn van mening dat een goede afstemming van het

calamiteitenplan op het rampbestrijdingsplan noodzakelijk is. Het is van belang dat deze plannen gelijktijdig worden ontwikkeld in verband met de onderlinge relaties en afhankelijkheden. De betrokkenheid van de Inspectie VenW met betrekking tot het maatscenario en de risicoklasse van een burgerluchtvaartterrein kan voor alle partijen verhelderend werken.

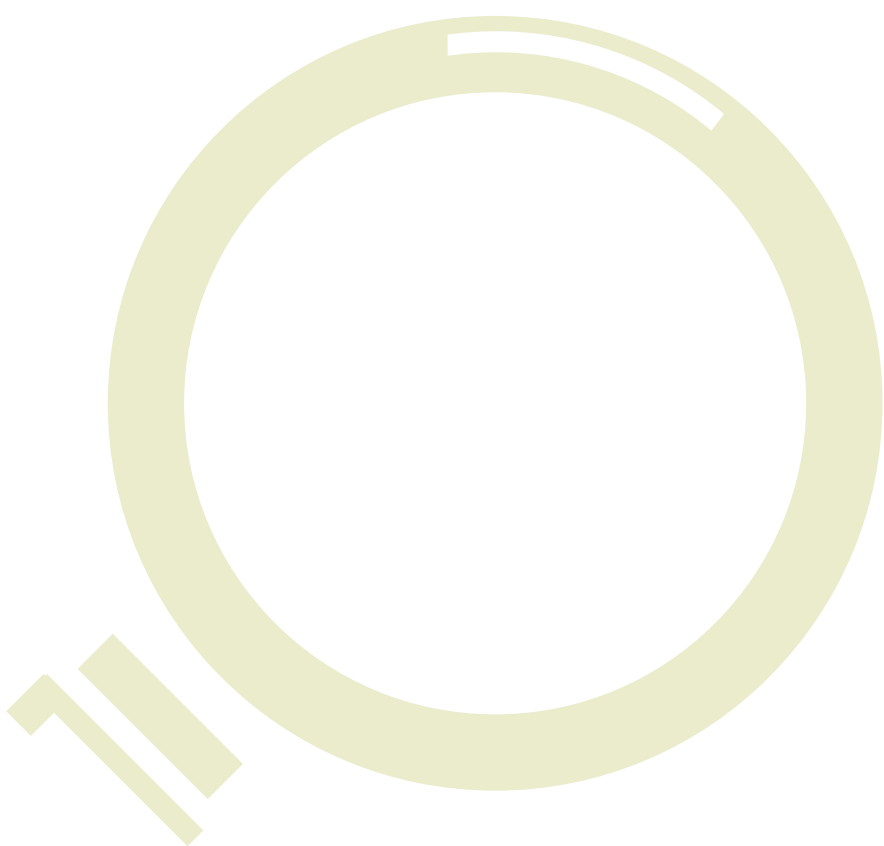
4.4 **MINISTERIE VAN DEFENSIE**

De Stafgroep Vliegveiligheid, Kwaliteit, Arbeidsveiligheid en Milieu (VKAM), het Bureau Brandweer van de Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK) en de Militaire Luchtvaart Autoriteit (MLA) dragen zorg voor een goede voorbereiding op calamiteiten.

Het door de Stafgroep VKAM gevoerde veiligheidsbeleid dient een zodanige bedrijfsdiscipline te waarborgen dat wordt voorkomen dat aan de operationele slagkracht afbreuk wordt gedaan door vermijdbare verliezen als gevolg van incidenten en ongevallen. Dit geldt niet alleen tijdens de reguliere bedrijfsvoering maar ook in crisis- en noodsituaties en bovendien in oorlogsomstandigheden.

Het Bureau Brandweer, is verantwoordelijk voor beleidsuitvoering en beheer van het taakgebied brandweer.

De Militaire Luchtvaart Autoriteit heeft sinds 2005 een taak aangaande beleidsontwikkelingen voor calamiteitenplannen op de militaire luchtvaartterreinen met of zonder civiel medegebruik.



Bevindingen

5

5.1

NALEVING WET RAMPEN EN ZWARE ONGEVALLEN

In de elf bij dit onderzoek betrokken gemeenten is onderzocht hoe de in paragraaf 3.1 genoemde artikelen van de Wet rampen en zware ongevallen met betrekking tot de voorbereiding op ongevallen op luchtvaartterreinen worden toegepast.

Tien van de elf onderzochte gemeenten voldoen aan de wettelijke verplichtingen ten aanzien van het rampenplan. De gemeente Lelystad heeft in het rampenplan niet aangegeven dat er een rampbestrijdingsplan voor het luchtvaartterrein aanwezig moet zijn/moet komen. Alle onderzochte gemeenten (dus ook Lelystad) hebben daadwerkelijk een rampbestrijdingsplan voor het luchtvaartterrein vastgesteld. Het rampbestrijdingsplan van Den Helder is langer dan vier jaar geleden door de burgemeester vastgesteld. Acht van de elf rampbestrijdingsplannen zijn recent (2006/2007) door de burgemeester vastgesteld.

Tabel 4: Beleid inzake rampbestrijdingsplan

Naam gemeente / luchtvaartterrein	Beleid inzake rampbestrijdingsplannen					
	Overzicht rampbestrijdingsplannen aanwezig	Ongevallen op luchtvaartterreinen in overzicht	Rampbestrijdingsplan luchtvaartterreinen			
			Aanwezig (jonger dan vier jaar)	Aanwezig (ouder dan vier jaar)	Vastgesteld door burgemeester	Datum vaststelling
Beek / Maastricht Aachen Airport	x	x	x		x	15 februari 2007 door burgemeesters van Beek en Meerssen
Den Helder / Marine-vliegveld De Kooy	x	x		x	x	20 september 1999 door burgemeester van Den Helder, herzien in februari 2002
Eindhoven / Vliegbasis Eindhoven (Eindhoven Airport)	x	x	x		x	2 oktober 2006 door burgemeester van Eindhoven
Gilze en Rijen / Vliegbasis Gilze-Rijen	x	x	x		x	8 september 2006 door burgemeester en commandant vliegbasis
Haarlemmermeer / Amsterdam Airport Schiphol	x	x	x		x	12 december 2006 door burgemeester van Haarlemmermeer
Leeuwarden/ Vliegbasis Leeuwarden	x	x	x		x	9 mei 2006 door burgemeesters Leeuwarden, Leeuwarderadeel en Menaldumadeel
Lelystad / Lelystad	x		x		x	19 december 2006 door burgemeester van Lelystad

Rotterdam / Rotterdam Airport	x	x	x		x	5 januari 2007 door burgemeester van Rotterdam
Tynaarlo / Groningen Airport Eelde	x	x	x		x	15 juli 2004 door burgemeester van Tynaarlo
Uden / Vliegbasis Volkel	x	x	x		x	18 april 2006 door burgemeesters van Uden, Landerd en St. Hubert
Woensdrecht / Vliegbasis Woensdrecht	x	x	x		x	25 april 2003 door burgemeester van Woensdrecht

5.2 VOORBEREIDING OP ONGEVALLEN OP LUCHTVAARTTERREINEN

Met behulp van de in paragraaf 2.5 beschreven beoordelings- en waarderings-systematiek is een oordeel gegeven over de voorbereiding op ongevallen op luchtvaartterreinen bij de onderzochte gemeenten/luchtvaartterreinen. In de volgende tabel is de 'overall'-waardering per gemeente/luchtvaartterrein aangeven. De 'overall'-waardering is het gewogen gemiddelde van de waarderingsvoor de hoofdonderwerpen:

- rampbestrijdingsplan luchtvaartterrein (zie paragraaf 5.2.1);
- calamiteitenplan luchtvaartterrein (zie paragraaf 5.2.2) en
- multidisciplinaire oefeningen en daadwerkelijke bestrijding (zie paragraaf 5.2.3).

De analyse van de voorbereiding op ongevallen op luchtvaartterreinen heeft daarom per hoofdonderwerp plaatsgevonden en is in de paragrafen 5.3.1 tot en met 5.3.3 opgenomen.

Tabel 5: Waardering Hoofdonderwerp 'Voorbereiding op ongevallen op luchtvaartterreinen'

Naam gemeente / luchtvaartterrein	Uitstekend (≥4,5)	Goed (≥3,5 en < 4,5)	Matig tot voldoende (≥2,5 en < 3,5)	Onvoldoende (≥1,5 en < 2,5)	Slecht (< 1,5)
Beek / Maastricht Aachen Airport				2*	
Den Helder / Marine-vliegveld De Kooy		4,3			
Eindhoven / Vliegbasis Eindhoven (Eindhoven Airport)			3,3		
Gilze en Rijen / Vliegbasis Gilze-Rijen					1,4
Haarlemmermeer / Amsterdam Airport Schiphol	4,8				
Leeuwarden / Vliegbasis Leeuwarden		3,9			
Lelystad / Lelystad	3,5				
Rotterdam / Rotterdam Airport			3,4		
Tynaarlo / Groningen Airport Eelde		4,1			
Uden / Vliegbasis Volkel	4,3				
Woensdrecht / Vliegbasis Woensdrecht			2,5		

Uit deze tabel blijkt dat negen gemeenten/luchtvaartterreinen de waardering 'matig tot voldoende' of hoger hebben gekregen. Zes gemeenten/luchtvaartterreinen scoren 'goed' of beter. Twee gemeenten/luchtvaartterreinen hebben de waardering 'onvoldoende' of 'slecht' gekregen.

* Een onderzoek strekt zich bijna altijd uit over een bepaalde periode of gaat uit van een peildatum. Het kan niet anders dat deze periode of peildatum voor sommige gemeenten/luchtvaartterreinen gunstig uitpakt en voor andere ongunstig. Voor de gemeente Beek (Maastricht Aachen Airport) geldt de laatst genoemde situatie. In november 2002 is er een multidisciplinaire oefening gehouden. Daarmee valt deze oefening een maand buiten de meetperiode van het onderzoek (2003 tot en met 2006). Was dit niet het geval geweest en had de oefening wel 'meegetekend', dan was de eindwaardering uitgekomen op 2,6, dat wil zeggen 'matig tot voldoende' in plaats van 'onvoldoende'.

5.2.1 RAMPBESTRIJDINGSPLAN LUCHTVAARTTERREIN

Bevindingen

Het hoofdaspect 'Rampbestrijdingsplan luchtvaartterrein' is opgebouwd uit de volgende subaspecten:

- Totstandkoming rampbestrijdingsplan.

De waardering 'matig tot voldoende' wordt toegekend als:

- *het plan in een samenwerking tussen de (regionale) brandweer, de GHOR, de regionale politie, de Koninklijke Marechaussee en de exploitant en/of basiscommandant van het (militaire) luchtvaartterrein⁸ tot stand is gekomen én*
- *het plan voor 1 januari 2003 door de burgemeester is vastgesteld én*
- *het plan niet meer actueel is.*

Als het plan wel actueel is of na 31 december 2002 door de burgemeester is vastgesteld wordt een hogere waardering toegekend.

- Inhoud rampbestrijdingsplan: onderwerpen.

Als minimaal voldaan wordt aan de relevante operationele bepalingen in de wet- en regelgeving en de Leidraad vliegtuigongevallenbestrijding op luchtvaartterreinen' wordt de waardering 'matig tot voldoende' toegekend. Naarmate er meer onderwerpen uitgewerkt zijn op het niveau van wet- en regelgeving en de leidraad is de waardering hoger.

- Inhoud rampbestrijdingsplan: protocollen, afspraken en regelingen.

Als minimaal voor de belangrijkste organisaties dan wel personen de van belang zijnde bepalingen uit het rampbestrijdingsplan 'luchtvaartterrein' vertaald zijn in aparte operationele (digitale) instructies, schema's, en/of plattegronden, zoals bereikbaarheidskaarten en dergelijke, wordt de waardering 'matig tot voldoende' toegekend. Naarmate er voor meer organisaties dan wel personen protocollen, afspraken en regelingen aanwezig zijn, is de waardering hoger.

8 Voor burgerluchtvaartterreinen is dit de exploitant, voor militaire luchtvaartterreinen is dit de basiscommandant en voor militaire luchtvaartterreinen met burger medegebruik is dit zowel de basiscommandant als de exploitant.

Het onderzoek 'Vorbereiding op ongevallen op luchtvaartterreinen' levert per gemeente voor het hoofdaspect 'Rampbestrijdingsplan luchtvaartterrein' de in de volgende tabel aangegeven waardering op. De waardering per subaspect voor het rampbestrijdingsplan luchtvaartterrein is daar eveneens weergegeven.

Tabel 6: Waardering hoofd- en subaspecten 'Rampbestrijdingsplan luchtvaartterrein'								
Weegfactor	Hoofdaspect Rampbestrijdingsplan luchtvaartterrein					Subaspecten		
	1					1	1	1
Gemeente / luchtvaartterrein	Uitstekend (≥4,5)	Goed (≥3,5 en < 4,5)	Matig tot voldoende (≥2,5 en < 3,5)	Onvoldoende (≥1,5 en < 2,5)	Slecht (< 1,5)	Totstandkoming	Inhoud: onderwerpen	Inhoud: protocollen, afspraken en regelingen
Beek / Maastricht Aachen Airport			3			5	2	2
Den Helder / Marine-vliegbasis De Kooy				2,3		4	2	1
Eindhoven / Vliegbasis Eindhoven (Eindhoven Airport)		3,7				5	4	2
Gilze en Rijen / Vliegbasis Gilze-Rijen			3			5	2	2
Haarlemmermeer / Amsterdam Airport Schiphol		4				5	5	2
Leeuwarden / Vliegbasis Leeuwarden			3			5	2	2
Lelystad / Lelystad			3			5	2	2
Rotterdam / Rotterdam Airport			3			5	2	2
Tynaarlo / Groningen Airport Eelde		4				5	4	3
Uden / Vliegbasis Volkel		4,3				5	4	4
Woensdrecht / Vliegbasis Woensdrecht			2,7			5	2	1

Uit tabel 6 blijkt dat op één na alle gemeenten de waardering 'matig tot voldoende' of hoger hebben gekregen voor het rampbestrijdingsplan luchtvaartterrein. Vier gemeenten scoren 'goed' op dit onderdeel. Het rampbestrijdingsplan is op een 'uitstekende' (10x) of 'goede' (1x) wijze tot stand gekomen. De inhoud (onderwerpen) van het rampbestrijdingsplan is in twee gemeenten 'uitstekend', in twee gemeenten 'goed' en in zeven gemeenten 'onvoldoende'. Voor het subaspect 'inhoud: protocollen, afspraken en regelingen' krijgt één gemeente de waardering 'goed' en één gemeente de waardering 'matig tot voldoende'. De overige negen gemeenten scoren op dit punt 'onvoldoende' of 'slecht'.

Observaties

Sedert de ramp met de Hercules op de Vliegbasis Eindhoven (15 juli 1996) is er veel gebeurd op het gebied van de voorbereiding op vliegtuigongevallen op luchtvaartterreinen. In 1997 is de Leidraad vliegtuigongevallenbestrijding op luchtvaartterreinen verschenen. Een belangrijk onderdeel van deze leidraad is het

maatscenario. Een maatscenario is in de eerste plaats een beschrijving van een redelijkerwijs te verwachten incident. In het maatscenario wordt vervolgens concreet en inzichtelijk gemaakt wat dit incident zal betekenen voor de verschillende betrokken organisaties. Het geeft verder met name voor de hulpdiensten aan wat dit incident voor hen aan vereiste capaciteit zal betekenen. De in de leidraad gepresenteerde maatscenario's zijn gebaseerd op het gebruik van het luchtvaartterrein (dat wil zeggen, wat is het grootste vliegtuig in aantal personen aan boord, dat daar doorgaans landt) en op de wereldwijde ongevalstatistiek voor dat vliegtuig.

In 2001 treedt vervolgens het Besluit rampbestrijdingsplannen luchtvaartterreinen in werking. Op basis van dat besluit moeten gemeenten rampbestrijdingsplannen vaststellen voor burger luchtvaartterreinen ingedeeld in brandrisicoklasse 3 of hoger⁹ en daarmee gelijkgestelde militaire luchtvaartterreinen. De commissarissen van de Koningin zijn verantwoordelijk voor het toetsen van onder meer de rampbestrijdingsplannen luchtvaartterreinen. Zij doen dit op basis van het Besluit kwaliteitscriteria planvorming rampenbestrijding (2004).

Eén en ander heeft tot gevolg gehad, dat de onderzochte gemeenten en luchtvaartterreinen actief zijn op het gebied van de voorbereiding op vliegtuigongevallen op luchtvaartterreinen. Zij melden geen knelpunten bij het opstellen van de rampbestrijdingsplannen¹⁰.

De Leidraad vliegtuigongevallenbestrijding op luchtvaartterreinen is voor de meeste gemeenten een goed hulpmiddel gebleken om operationeel bruikbare rampbestrijdingsplannen luchtvaartterreinen op te stellen.

De gemeentelijke rampbestrijdingsplannen zijn in overleg met de (gemeentelijke) brandweer, de GHOR, de regionale politie, de Koninklijke Marechaussee en de exploitant en/of de basiscommandant van het (militaire) luchtvaartterrein tot stand gekomen en zijn overwegend van recente datum. In bijna alle gevallen is gebruik gemaakt van de Leidraad vliegtuigongevallenbestrijding op luchthaventerreinen. Dit heeft echter niet geleid tot uniforme rampbestrijdingsplannen. Alle onderzochte rampbestrijdingsplannen zijn verschillend. Soms is aansluiting gezocht bij het model-rampbestrijdingsplan dat door de betreffende regio wordt gehanteerd. Hoewel het werken met een modelplan de uniformiteit bevordert, heeft het gezamenlijk met de betrokken organisaties opstellen van een geheel eigen rampbestrijdingsplan zeker ook zijn voordelen.

Negen van de elf onderzochte gemeenten moeten meer aandacht besteden aan de uitwerking van het rampbestrijdingsplan in werkinstructies voor functionarissen en organisatieonderdelen. Een werkinstructie is een zogenaamd 'hakketaklijstje', waarin voor een bepaalde functionaris de te verrichten werkzaamheden puntsgewijs en in volgorde van belangrijkheid zijn opgesomd. Het onderzoek heeft ertoe bijgedragen dat

9 De risicoklassen waarin een luchtvaartterrein met betrekking tot de brandweervoorzieningen wordt ingedeeld aan de hand van het aantal vliegtuigen en de afmetingen daarvan dat van het luchtvaartterrein gebruik maakt.

10 Dit is opvallend, omdat bij het onderzoek naar de voorbereiding op spoorwegongevallen (Inspectie OOV, maart 2006) zes van de negen onderzochte gemeenten problemen hadden bij het opstellen van rampbestrijdingsplannen voor spoorwegongevallen. Wellicht komt dit doordat vliegtuigongevallen meer tot de verbeelding spreken dan spoorwegongevallen.

de onderzochte gemeenten meer aandacht (gaan) besteden aan deze werkinstructies. Als ‘good practice’ kunnen op dit aspect de werkinstructies van Amsterdam Airport Schiphol worden genoemd.

5.2.2 CALAMITEITENPLAN LUCHTVAARTTERREIN

Bevindingen

Het hoofdaspect ‘Calamiteitenplan luchtvaartterrein’ is opgebouwd uit de volgende subaspecten:

- Totstandkoming calamiteitenplan.

De waardering ‘matig tot voldoende’ wordt toegekend als:

- *het plan in een samenwerking tussen de (regionale) brandweer, de GHOR, de regionale politie, de Koninklijke Marechaussee en de exploitant en/of basiscommandant van het (militaire) luchtvaartterrein¹¹ tot stand is gekomen én*
- *het plan voor 1 januari 2003 door de exploitant en/of basiscommandant van het (militaire) luchtvaartterrein is vastgesteld én*
- *het plan niet meer actueel is.*

Als het plan wel actueel is of na 31 december 2002 door de de exploitant en/of basiscommandant van het (militaire) luchtvaartterrein is vastgesteld wordt een hogere waardering toegekend.

- Inhoud calamiteitenplan: onderwerpen.

Als minimaal voldaan wordt aan de relevante operationele bepalingen in de wet- en regelgeving en de ‘Leidraad vliegtuigongevallenbestrijding op luchtvaartterreinen’ wordt de waardering ‘matig tot voldoende’ toegekend. Naarmate er meer onderwerpen uitgewerkt zijn op het niveau van wet- en regelgeving en de leidraad is de waardering hoger.

- Inhoud calamiteitenplan: protocollen, afspraken en regelingen.

Als minimaal voor de belangrijkste organisaties dan wel personen de van belang zijnde bepalingen uit het calamiteitenplan ‘luchtvaartterrein’ ‘vertaald’ zijn in aparte operationele (digitale) instructies, schema’s, en/of plattegronden, zoals bereikbaarheidskaarten en dergelijke, wordt de waardering ‘matig tot voldoende’ toegekend. Naarmate er voor meer organisaties dan wel personen protocollen, afspraken en regelingen aanwezig zijn, is de waardering hoger.

Het onderzoek ‘Voorbereiding op ongevallen op luchtvaartterreinen’ levert per luchtvaartterrein voor het hoofdaspect ‘Calamiteitenplan luchtvaartterrein’ de in de volgende tabel aangegeven waardering op. De waardering per subaspect voor het calamiteitenplan luchtvaartterrein is daar eveneens weergegeven.

11 Voor burgerluchtvaartterreinen is dit de exploitant, voor militaire luchtvaartterreinen is dit de basiscommandant en voor militaire luchtvaartterreinen met burger medegebruik is dit zowel de basiscommandant als de exploitant.

Tabel 7: Waardering hoofd- en subaspecten 'Calamiteitenplan luchtvaartterrein'								
Weegfactor	Hoofdaspect Calamiteitenplan luchtvaartterrein					Subaspecten		
	1					1	1	1
Gemeente / luchtvaartterrein	Uitstekend (≥4,5)	Goed (≥3,5 en < 4,5)	Matig tot voldoende (≥2,5 en < 3,5)	Onvoldoende (≥1,5 en < 2,5)	Slecht (< 1,5)	Totstandkoming	Inhoud: onderwerpen	Inhoud: protocollen, afspraken en regelingen
Beek / Maastricht Aachen Airport					1	1	1	1
Den Helder / Marine-vliegveld De Kooy		4				5	5	2
Eindhoven / Vliegbasis Eindhoven (Eindhoven Airport)		4				5	5	2
Gilze en Rijen / Vliegbasis Gilze-Rijen					1	1	1	1
Haarlemmermeer / Amsterdam Airport Schiphol	5					5	5	5
Leeuwarden / Vliegbasis Leeuwarden	4,7					5	4	5
Lelystad / Lelystad			2,7			5	2	1
Rotterdam / Rotterdam Airport	5					5	5	5
Tynaarlo / Groningen Airport Eelde	4,7					5	5	4
Uden / Vliegbasis Volkel	5					5	5	5
Woensdrecht / Vliegbasis Woensdrecht		4				5	5	2

Uit tabel 7 blijkt dat negen van de elf luchtvaartterreinen positief scoren voor het calamiteitenplan luchtvaartterrein. Acht luchtvaartterreinen krijgen de waardering 'goed' of 'uitstekend', terwijl één luchtvaartterrein 'matig tot voldoende' scoort. Twee luchtvaartterreinen hebben de waardering 'slecht' gekregen. De totstandkoming van het calamiteitenplan luchtvaartterrein is negen maal op een 'uitstekende' en twee maal op een 'slechte' wijze gebeurd. De inhoud (onderwerpen) van het calamiteitenplan is in acht gevallen 'goed' of 'uitstekend'. Drie luchtvaartterreinen scoren op dit onderdeel 'onvoldoende' of 'slecht'. De protocollen, afspraken en regelingen op basis van het calamiteitenplan zijn op vijf luchtvaartterreinen 'goed' of 'uitstekend'. De overige zes luchtvaartterreinen scoren op dit punt 'onvoldoende' of 'slecht'.

Het beoordeelde calamiteitenplan van Maastricht Aachen Airport (Beek) bestond uit een korte inleiding, waarbij het rampbestrijdingsplan van de gemeente en instructies voor functionarissen van het luchtvaartterrein waren gevoegd. Samenhang tussen deze onderdelen was er niet, zodat niet gesproken kon worden van een (integraal) calamiteitenplan. Sinds medio september 2007 beschikt het luchtvaartterrein wel over een integraal calamiteitenplan. Het beoordeelde calamiteitenplan van de Vliegbasis Gilze-Rijen was ouder dan 4 jaar en sloot niet aan op het recentere rampbestrijdingsplan van de gemeente. Een gewijzigde taakstelling van de vliegbasis was er de oorzaak van dat er nog geen nieuw calamiteitenplan was vastgesteld. Inmiddels is een vernieuwd plan ter toetsing aan de betrokken civiele en militaire instanties toegezonden.

Observaties

Het calamiteitenplan (voorheen alarmregeling) van het luchtvaartterrein is wettelijk voorgeschreven op grond van de Brandweerregeling burgerluchtvaartterreinen 2004 voor burgerluchtvaartterreinen en op grond van militaire voorschriften voor militaire luchtvaartterreinen. De verplichting voor luchtvaartterreinen voor het hebben van een calamiteitenplan bestaat veel langer dan de verplichting voor gemeenten tot het vaststellen van een rampbestrijdingsplan. Met name de wat oudere calamiteitenplannen sluiten hierdoor voor wat betreft de maatscenario's niet aan op de rampbestrijdingsplannen. Het komt steeds vaker voor dat het rampbestrijdingsplan en het calamiteitenplan gelijktijdig worden ontwikkeld of aangepast. Soms maakt het calamiteitenplan deel uit van het rampbestrijdingsplan. Deze ontwikkelingen hebben ertoe geleid dat het calamiteitenplan de opzet en indeling van het rampbestrijdingsplan volgt. Dit heeft tot gevolg dat de calamiteitenplannen van de diverse luchtvaartterreinen (net zo als de rampbestrijdingsplannen) allemaal verschillend zijn. Dit is zelfs bij de militaire luchtvaartterreinen – waar de instructie Richtlijnen opstellen Bedrijfsnoodplan beschikbaar is – het geval.

De uitwerking van het calamiteitenplan in werkinstructies voor functionarissen en organisatieonderdelen is gemiddeld bij de luchtvaartterreinen beter dan bij de gemeenten. Vier luchtvaartterreinen vallen hierbij in positieve zin op, namelijk Amsterdam Airport Schiphol, Rotterdam Airport, de Vliegbasis Volkel en de Vliegbasis Leeuwarden.

Bij de Koninklijke Luchtmacht houden de Stafgroep Vliegveiligheid, Kwaliteit, Arbeidsveiligheid en Milieu, het Bureau Brandweer van het Commando Luchtstrijdkrachten en de Militaire Luchtvaartautoriteit zich bezig met de voorbereiding op calamiteiten. Geen van deze organisatieonderdelen heeft echter de eindverantwoordelijkheid hiervoor.

5.2.3 MULTIDISCIPLINAIRE OEFENINGEN EN DAADWERKELIJKE BESTRIJDING

Bevindingen

In het Besluit rampbestrijdingsplannen luchtvaartterreinen is in artikel 4, lid 1 bepaald dat het college van burgemeester en wethouders oefeningen verzorgt, waarmee het rampbestrijdingsplan op juistheid, volledigheid en bruikbaarheid wordt getoetst. Volgens lid 2 van dat artikel moet in ieder geval één maal per twee jaar een multidisciplinaire stafoefening en één maal per vier jaar een multidisciplinaire oefening van staf en operationele eenheden worden gehouden. Op grond van lid 3 moet het calamiteitenplan¹² van het luchtvaartterrein mede worden geoefend. Tot slot regelt lid 4 dat het college van burgemeester en wethouders ervoor zorg draagt dat de oefeningen

12 In artikel 4, lid 3 van het Besluit rampbestrijdingsplannen luchtvaartterreinen wordt abusievelijk gesproken over 'alarmregeling' in plaats van 'calamiteitenplan'. In artikel 1 onder c van dat besluit wordt abusievelijk verwezen naar de oude (ingetrokken) Brandweerregeling burgerluchtvaartterreinen. In de (nieuwe) Brandweerregeling burgerluchtvaartterreinen 2004 wordt de 'alarmregeling' 'calamiteitenplan' genoemd. Paragraaf 2 van deze (nieuwe) regeling handelt over het calamiteitenplan.

worden geëvalueerd. Hierbij moeten de exploitant en de basiscommandant worden betrokken.

De Brandweerregeling burgerluchtvaartterreinen 2004 bepaalt in artikel 5, lid 1 dat het calamiteitenplan zo spoedig mogelijk na het vaststellen en vervolgens ten minste éénmaal per jaar op zijn bruikbaarheid moet worden getoetst. Volgens lid 2 vindt deze toets voor luchtvaartterreinen ingedeeld in brandrisicoklasse 3 en hoger¹³ één maal in de twee jaar plaats in de vorm van een praktische oefening. Indien het calamiteitenplan, vanwege een daadwerkelijk luchtvaartongeval, in zijn totaliteit in werking is geweest, kan deze toets achterwege blijven. Tot slot regelt lid 3 dat bij de uitvoering en de evaluatie van de bruikbaarheidstoets de diensten, organisaties en personen moeten worden betrokken, die bij de daadwerkelijke bestrijding van ongevallen een taak kunnen of moeten hebben.

Eén en ander is in de volgende tabel samengevat:

Tabel 8: Minimale frequentie van oefeningen luchtvaartterreinen				
Wettelijke regeling	Rampbestrijdingsplan		Calamiteitenplan	
	Staf	Staf en operationele eenheden	Staf	Staf en operationele eenheden
Besluit rampbestrijdingsplannen luchtvaartterreinen	1 x per 2 jaar	1 x per 4 jaar	1 x per 2 jaar	1 x per 4 jaar
Brandweerregeling burgerluchtvaartterreinen 2004				1 x per 2 jaar

Uit deze tabel volgt dat de oefening van de Brandweerregeling burgerluchtvaartterreinen 2004 één maal in de vier jaar kan samenvallen met de oefening van het rampbestrijdingsplan (staf en operationele eenheden). De andere tweejaarlijkse oefening van het calamiteitenplan (staf en operationele eenheden) kan eventueel gecombineerd worden met de tweejaarlijkse oefening van de staf volgens het rampbestrijdingsplan. Zoals hiervoor al eerder genoemd is evaluatie van zowel de oefeningen van het rampbestrijdingsplan als het calamiteitenplan op grond van genoemde regelingen wettelijk verplicht.

Niet alleen van oefeningen valt veel te leren, maar ook van daadwerkelijke bestrijding van ongevallen op luchtvaartterreinen kan het nodige worden opgestoken. Zelfs optreden bij 'verwachte luchtvaartongevallen', zoals 'paraat aan de baan', kan fouten in de plannen aan het licht brengen. Daarom wordt bij de waardering van de evaluatie ook rekening gehouden met de mate waarin de daadwerkelijke bestrijding van ongevallen schriftelijk is geëvalueerd.

¹³ De risicoklassen waarin een luchtvaartterrein met betrekking tot de brandweervoorzieningen wordt ingedeeld aan de hand van het aantal vliegtuigen en de afmetingen daarvan dat van het luchtvaartterrein gebruik maakt.

Het hoofdaspect 'Multidisciplinaire oefeningen en daadwerkelijke bestrijding' kent geen subaspecten.

De waardering 'matig tot voldoende' wordt toegekend als aan de tabel 9 vermelde eisen is voldaan. De tabel vermeldt vier combinaties van eisen. Als aan één van deze combinaties van eisen is voldaan wordt de waardering 'matig tot voldoende' toegekend.

Tabel 9: Waardering 'matig tot voldoende'				
Oefeningen en daadwerkelijke ongevallen in de periode van 1 januari 2003 tot en met 31 december 2006	Score 3			
	'matig tot voldoende'			
Aantal schriftelijk geëvalueerde oefeningen op basis van het rampbestrijdingsplan (staf, minimaal CoRt, CoPi of CTPI) en het calamiteitenplan (staf (CoRt, CoPi of CTPI) en operationele eenheden (minimaal alle functionarissen en eenheden van luchtvaartterrein overeenkomstig desbetreffende scenario calamiteitenplan)).	1	0	0	1
Aantal schriftelijk geëvalueerde oefeningen op basis van het rampbestrijdingsplan en calamiteitenplan [staf (minimaal CoRt, CoPi of CTPI) en operationele eenheden (minimaal alle functionarissen en eenheden van gemeente/regio en luchtvaartterrein overeenkomstig desbetreffende scenario rampbestrijdingsplan/calamiteitenplan)].	1	2	1	0
Minimaal 25% van de daadwerkelijke ongevallen op luchtvaartterreinen is schriftelijk geëvalueerd.			x	x

*Om voor de waardering 'matig tot voldoende' in aanmerking te komen moet worden voldaan aan hetgeen in één van de **kolommen** is aangegeven. Bijvoorbeeld de eerste kolom onder 'score 3' geeft aan dat de waardering 'matig tot voldoende' wordt verkregen als in de periode van 1 januari 2003 tot en met 31 december 2006 gehouden zijn :*

- één schriftelijk geëvalueerde oefening op basis van het rampbestrijdingsplan (staf, minimaal CoRt, CoPi of CTPI) en het calamiteitenplan [staf (CoRt, CoPi of CTPI) en operationele eenheden (minimaal alle functionarissen en eenheden van luchtvaartterrein overeenkomstig desbetreffende scenario calamiteitenplan) en
- één schriftelijk geëvalueerde oefening op basis van het rampbestrijdingsplan en calamiteitenplan [staf (minimaal CoRt, CoPi of CTPI) en operationele eenheden (minimaal alle functionarissen en eenheden van gemeente/regio en luchtvaartterrein overeenkomstig desbetreffende scenario rampbestrijdingsplan/calamiteitenplan)]

Naar mate er meer oefeningen zijn gehouden wordt de waardering hoger. Voor de volledige tabel met de scores 1 tot en met 5 zie bijlage IV.

Het onderzoek 'Vorbereiding op ongevallen op luchtvaartterreinen' levert per gemeente/luchtvaartterrein voor het hoofdaspect 'Multidisciplinaire oefeningen en daadwerkelijke bestrijding' de in de volgende tabel aangegeven waardering op.

Tabel 10: Waardering hoofdaspect 'Multidisciplinaire oefeningen en daadwerkelijke bestrijding'					
					Hoofdaspect Calamiteitenplan luchtvaartterrein
Weegfactor					3
Naam gemeente / luchtvaartterrein	Uitstekend (≥4,5)	Goed (≥3,5 en < 4,5)	Matig tot voldoende (≥2,5 en < 3,5)	Onvoldoende (≥1,5 en < 2,5)	Slecht (< 1,5)
Beek / Maastricht Aachen Airport				2	
Den Helder / Marine-vliegbasis De Kooy	5				
Eindhoven / Vliegbasis Eindhoven (Eindhoven Airport)			3		
Gilze en Rijen / Vliegbasis Gilze-Rijen					1
Haarlemmermeer / Amsterdam Airport Schiphol	5				
Leeuwarden / Vliegbasis Leeuwarden		4			
Lelystad / Lelystad	4				
Rotterdam / Rotterdam Airport			3		
Tynaarlo / Groningen Airport Eelde		4			
Uden / Vliegbasis Volkel	4				
Woensdrecht / Vliegbasis Woensdrecht				2	

Uit tabel 10 blijkt dat voor 'Multidisciplinaire oefeningen en daadwerkelijke bestrijding' acht gemeenten/luchtvaartterreinen de waardering 'matig tot voldoende' of hoger hebben gekregen. Zes gemeenten/luchtvaartterreinen scoren voor dit onderdeel 'goed' of 'uitstekend'. Drie gemeenten/luchtvaartterreinen krijgen hiervoor de waardering 'onvoldoende' of 'slecht'.

In het onderzoek is uitsluitend gekeken naar de wettelijk voorgeschreven multidisciplinaire oefeningen. Hierbij hebben de onderzoekers opgemerkt dat er heel veel monodisciplinair geoefend wordt. Binnen bijvoorbeeld de discipline 'brandweer' wordt regelmatig door de gemeentelijke/regionale brandweer gezamenlijk met de brandweer van het luchtvaartterrein geoefend. Ook in de witte (geneeskundig) en blauwe (politie) kolom komen dit soort gezamenlijke oefeningen regelmatig voor. Deze oefeningen zijn onmisbaar en vormen de basis voor de (grotere) multidisciplinaire oefeningen.

Op de Vliegbasis Eindhoven vindt bijna jaarlijks een grote calamiteitenoefening plaats. Bij deze oefening op basis van bijvoorbeeld een GRIP 3-scenario doen uitsluitend functionarissen en eenheden van de vliegbasis mee. Door het ontbreken van deelname van civiele functionarissen en eenheden voldoen deze oefeningen niet aan de wettelijke bepalingen en kunnen daarom niet bij de waardering worden betrokken.

Observaties

Zowel het Besluit rampbestrijdingsplannen luchtvaartterreinen als de Brandweerregeling burgerluchtvaartterreinen 2004 schrijven voor dat er multidisciplinair geoefend moet worden. De oefeningen moeten schriftelijk worden geëvalueerd. De frequentie van oefenen, zoals vermeld in de twee genoemde besluiten komt echter niet overeen.

Het Besluit rampbestrijdingsplannen luchtvaartterreinen schrijft minder oefeningen voor dan de Brandweerregeling. De oefeningen op basis van het rampbestrijdingsplan worden georganiseerd door de regionale brandweren. De meeste regionale brandweren hebben te maken met een veelheid aan oefeningen, bijvoorbeeld door het grote aantal rampbestrijdingsplannen. Daarnaast vergt de organisatie van een grote multidisciplinaire oefening erg veel tijd. Hierdoor kunnen sommige regionale brandweren niet verder gaan dan de op basis van het Besluit rampbestrijdingsplannen luchtvaartterreinen verplicht gestelde oefeningen. Oefenverzoeken van exploitanten van luchtvaartterreinen worden daarom soms afgewezen. Het gevolg is dat deze exploitanten niet aan de voor hen geldende wettelijke (hogere) eisen kunnen voldoen.

Het onderzoek wijst uit dat dit probleem niet voor alle luchtvaartterreinen geldt. Zes van de elf onderzochte gemeenten/luchtvaartterreinen voldoen minimaal aan de oefenverplichtingen van zowel het rampbestrijdingsplan als het calamiteitenplan. Vijf gemeenten/luchtvaartterreinen voldoen hier niet aan.

De Brandweerregeling burgerluchtvaartterreinen 2004 biedt de mogelijkheid om een daadwerkelijke vliegtuigongevalsbestrijding, waarbij het gehele calamiteitenplan in werking getreden is, als oefening mee te tellen. Het Besluit rampbestrijdingsplannen luchtvaartterreinen kent een dergelijke mogelijkheid niet. Onder het motto 'de beste oefening is de praktijk' heeft de daadwerkelijke ongevalbestrijding op een luchtvaartterrein (mits schriftelijk geëvalueerd, zie bijlage IV) bij onderhavig onderzoek een positieve invloed op de waardering.

5.3 KNELPUNTEN EN 'GOOD' PRACTICES

Tijdens het onderzoek bij de elf gemeenten en luchtvaartterreinen is gevraagd naar de knelpunten en zijn eventuele 'good practices' geïnventariseerd. Deze inventarisatie geeft een goed inzicht welke problemen de gemeenten/luchtvaartterreinen tegenkomen bij de voorbereiding op ongevallen op luchtvaartterreinen. Indien een gemeente/luchtvaartterrein een bepaald knelpunt niet aangeeft, betekent dit niet automatisch dat dat knelpunt niet aanwezig is. Het is alleen niet genoemd als een als zodanig ervaren knelpunt. Soms wordt een probleem door een gemeente en/of luchtvaartterrein opgelost. Een aantal van deze oplossingen kan worden aangemerkt als 'good practice' en wordt in deze paragraaf weergegeven, omdat andere gemeenten/luchtvaartterreinen daarmee wellicht één of meer van hun problemen kunnen oplossen. Zo past de gemeente Lelystad in het rampbestrijdingsplan kleurenkolommen per discipline toe, waardoor de taken voor elke discipline helder zijn.

Structureel met elkaar overleggen wordt door veel onderzochte gemeenten en luchtvaartterreinen als 'good practice' genoemd. De overlegvormen, waarin alle betrokken organisaties zitting hebben, zijn meestal permanent van karakter. Evaluaties van oefeningen op basis van het rampbestrijdingsplan/calamiteitenplan en evaluaties van daadwerkelijke vliegtuigongevallenbestrijding worden in deze overleggen besproken. Waar nodig zijn de plannen aangepast. Deze 'good practices' zijn als zodanig genoemd door een gemeente/luchtvaartterrein en zijn door het onderzoeksteam niet op hun merites getoetst. De knelpunten en 'good practices' zijn opgenomen in bijlage VII.



Conclusies en aanbevelingen

6

6.1

CONCLUSIES

Het *overall*-beeld dat uit dit onderzoek naar voren komt is gematigd positief. De onderzoeksperiode betrof het tijdvak 2002 – 2006. Echter, tijdens het onderzoek (begin 2007) is er door gemeenten en luchtvaartterreinen reeds aan de nodige verbeteringen gewerkt. Zou het onderzoek op dit moment worden uitgevoerd dan zou het *overall*-beeld positiever kunnen uitvallen. Een en ander neemt niet weg dat er tot en met het jaar 2006 een aantal conclusies valt te trekken.

- 1 Voor de voorbereiding op de bestrijding van vliegtuigongevallen op luchtvaartterreinen bevinden negen van de elf onderzochte gemeenten/luchtvaartterreinen (vier civiel en vijf militair) zich 'aan de goede kant van de streep'. Zes van de elf onderzochte gemeenten/luchtvaartterreinen (drie civiel en drie militair) hebben zich goed tot uitstekend voorbereid op de bestrijding van vliegtuigongevallen op luchtvaartterreinen. Drie gemeenten/luchtvaartterreinen (één civiel en twee militair) hebben zich matig tot voldoende voorbereid en twee gemeenten/luchtvaartterreinen (één civiel en één militair) hebben zich onvoldoende of slecht voorbereid.
- 2 Vier van de elf onderzochte gemeenten hebben naar de huidige wettelijke bepalingen een goed rampbestrijdingsplan luchtvaartterrein (twee civiel en twee militair) en zes gemeenten (drie civiele en drie militaire luchtvaartterreinen) hebben een matig tot voldoende rampbestrijdingsplan. Eén gemeente krijgt een onvoldoende voor haar rampbestrijdingsplan (militair luchtvaartterrein). Negen gemeenten moeten meer aandacht besteden aan de uitwerking van het rampbestrijdingsplan in werkinstructies voor functionarissen en organisatieonderdelen. Zij scoren momenteel op dit punt onvoldoende of slecht.
- 3 De onderzochte gemeenten ervaren geen knelpunten bij het opstellen van de rampbestrijdingsplannen. De Leidraad vliegtuigongevallenbestrijding op luchtvaartterreinen is voor de meeste gemeenten een goed hulpmiddel gebleken om operationeel bruikbare rampbestrijdingsplannen luchtvaartterreinen op te stellen.
- 4 Acht (drie civiele en vijf militaire) van de elf onderzochte luchtvaartterreinen hebben een goed tot uitstekend calamiteitenplan. Eén civiel luchtvaartterrein heeft een matig tot voldoende calamiteitenplan en twee luchtvaartterreinen (één civiel en één militair) hebben een slecht calamiteitenplan. Zes luchtvaartterreinen moeten meer aandacht besteden aan de uitwerking van het calamiteitenplan in werkinstructies voor functionarissen en organisatieonderdelen. Zij scoren momenteel op dit punt onvoldoende of slecht.

- 5 Zes (drie civiele en drie militaire) van de elf onderzochte gemeenten/luchtvaartterreinen hebben voor multidisciplinaire oefeningen met betrekking tot luchtvaartongevallen de waardering 'goed' tot 'uitstekend' gekregen.

Twee gemeenten/luchtvaartterreinen (één civiel en één militair) scoren voor dit onderdeel 'matig tot voldoende' en drie gemeenten/luchtvaartterreinen (militaire) krijgen hiervoor de waardering 'onvoldoende' of 'slecht'.

Meer dan de helft van de gemeenten en luchtvaartterreinen vindt dat de regionale brandweer onvoldoende mogelijkheden heeft om medewerking te verlenen aan de wettelijk voorgeschreven multidisciplinaire oefeningen op luchtvaartterreinen. Zij hebben bovendien moeite met de lage prioriteit die de regio aan de multidisciplinaire oefeningen op luchtvaartterreinen toekent.

6.2 AANBEVELINGEN

- 1 Het Besluit rampbestrijdingsplannen luchtvaartterreinen en de Brandweerregeling burgerluchtvaartterreinen 2004 komen met betrekking tot de oefenverplichtingen niet overeen. De Brandweerregeling burgerluchtvaartterreinen 2004 is gebaseerd op internationale regelgeving inzake de brandbestrijding op luchtvaartterreinen. Ten gevolge van deze discrepantie is het – door gebrek aan medewerking van de (regionale) brandweer – voor de luchtvaartterreinen niet altijd mogelijk aan de internationale oefenverplichtingen te voldoen.

De minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties wordt aanbevolen om de oefenverplichtingen in het Besluit rampbestrijdingsplannen luchtvaartterreinen in overeenstemming te brengen met de oefenverplichtingen in de Brandweerregeling burgerluchtvaartterreinen 2004.

- 2 Bij de Koninklijke Luchtmacht ligt de verantwoordelijkheid met betrekking tot de voorbereiding op calamiteiten op militaire luchtvaartterreinen bij de Stafgroep Vliegveiligheid, Kwaliteit, Arbeidsveiligheid en Milieu, het Bureau Brandweer van het Commando Luchtstrijdkrachten en de Militaire Luchtvaartautoriteit. De Commandant Luchtstrijdkrachten wordt aanbevolen de eindverantwoordelijkheid bij één organisatieonderdeel te leggen.
- 3 Het 'overall'-beeld van de voorbereiding op ongevallen op luchtvaartterreinen is gematigd positief. De besturen van de veiligheidsregio's, de gemeentebesturen en de exploitanten/commandanten van de luchtvaartterreinen wordt aanbevolen nadrukkelijke aandacht te houden voor deze voorbereiding en daarbij in het bijzonder aandacht te besteden aan de uitwerking van het rampbestrijdingsplan dan wel het calamiteitenplan in werkinstructies voor functionarissen en organisatieonderdelen.

Slotbeschouwing

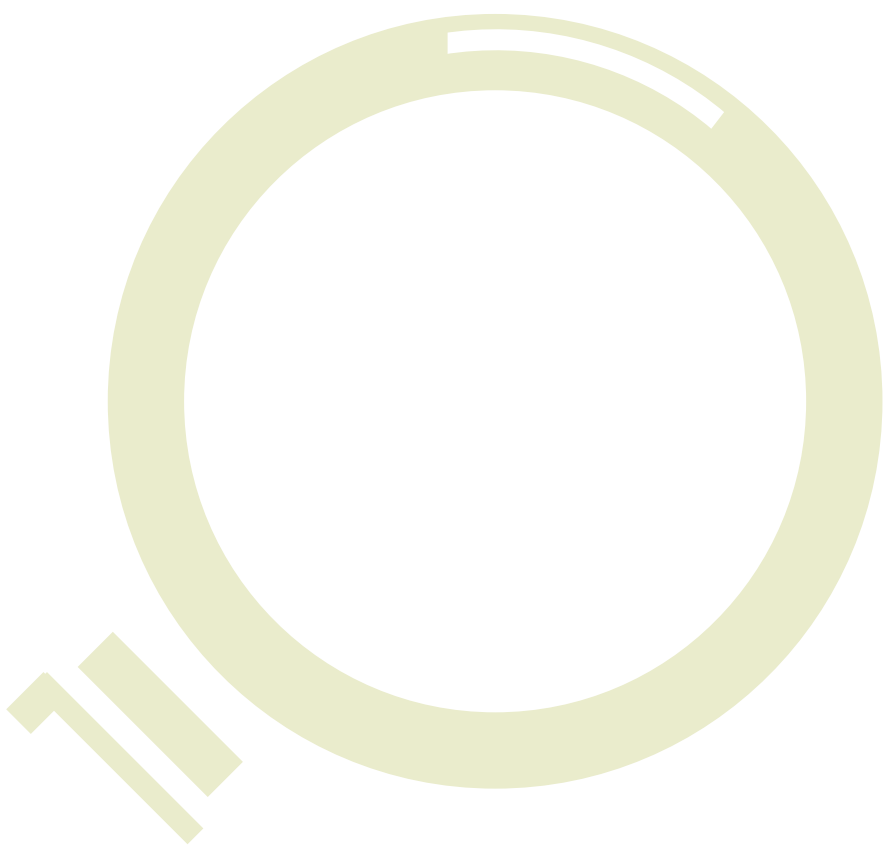


Gedurende dit gezamenlijke onderzoek van de Inspectie OOV en de Militaire Luchtvaart Autoriteit (MLA) zijn de gemeenten en de luchtvaartterreinen nadrukkelijk uitgenodigd om de verbeterpunten te bezien. Gemeenten en luchthavens hebben aantoonbaar niet stilgezeten. Waar nodig is direct een verbeterslag gemaakt in de lokale planvorming op gebieden als volledigheid, consistentie of operationele toepasbaarheid van de plannen. Alle betrokken burgemeesters hebben gemeld dat de meeste geconstateerde verbeterpunten inmiddels zijn aangepast.

Daardoor is nog tijdens het onderzoek – en nog voordat er over de onderzoeksperiode wordt gerapporteerd – een groot deel van de tekortkomingen verbeterd en zijn eventuele resterende zaken opgenomen in termijnplanningen. Dit geldt ook voor een mogelijk tekort aan multidisciplinaire oefeningen¹⁴.

Gevolg van een en ander is dat als het onderzoek op dit moment zou worden uitgevoerd, de resultaten er beter zouden kunnen uitzien. De beoordeling geeft 'het beeld' weer over de situatie tot en met het jaar 2006. Het oordeel daarover is gematigd positief. Er gaat niets boven het testen van de gehele organisatie in de praktijk in de vorm van een simulatie van een luchtvaartongeval. Daarom zal de Inspectie OOV in de planning van haar werkzaamheden voor 2008 en 2009 opnemen dat zij, in nauwe samenwerking met de MLA en Inspectie VenW, twee simulaties zal uitvoeren bij gemeenten met een luchtvaartterrein. Hierbij zal zij het specifieke meetinstrument van de Algemene Doorlichting Rampenbestrijding gebruiken.

14 Het onderzoek betreft de periode 2002 – 2006. Verbeteringen van later datum zijn niet opgenomen in het eindoordeel. Daarvoor zou immers nieuw onderzoek noodzakelijk zijn.



Bijlage: Overzicht van personen en instanties



1

ONDERZOEKSTEAM

Inspectie Openbare Orde en Veiligheid

Ronald Lucardie	Projectleider / Sr. Inspecteur
Jolanda Doggenaar	Projectsecretaris / Inspectiemedewerker
Rob Taal	Sr. Inspecteur

Militaire Luchtvaart Autoriteit

Majoor Pierre van Griensven	Sr. Inspecteur Brandweer & Veiligheid
-----------------------------	---------------------------------------

2

ONDERZOCHE INSTANTIES

Tabel 1: Functionarissen die namens de gemeente of het luchtvaartterrein betrokken zijn geweest bij het onderzoek

Gemeente / luchtvaartterrein	Namens gemeente	Namens luchtvaartterrein
Beek / Maastricht Aachen Airport	H. de La Roy I. Custers L. Valent J. de Bie	R. Jense W. Zandboer
Den Helder / Marine-vliegveld De Kooy	G. Tibboel	Ltz. 2 J. Kooistra Ltz. 1 F. van Scherrenburg R. van Wingerden
Eindhoven / Vliegbasis Eindhoven (Eindhoven Airport)	J. Rooijmans Mw. A. Vos	Ltkol. K. Postma Maj. J. Buis Kap. N. Teunissen
Gilze en Rijen / Vliegbasis Gilze en Rijen	P. Geurts	Maj. J. Kaijen Kap. C. Donker
Haarlemmermeer / Amsterdam Airport Schiphol	J. Boersma Mw. P. van der Meulen	E. Oomes E. Lagerweij
Leeuwarden / Vliegbasis Leeuwarden	J. Beuving	Maj. R. Goossens Kap. J. Thomasson
Lelystad / Lelystad	J. van Opstal C. J. Klaver	D. Hoekstra G. Westerhuis
Rotterdam / Rotterdam Airport	D. Berg M. Lenssen	D. Tibboel G. Mulder
Tynaarlo / Groningen Airport Eelde	H. de Haas M. van Delden	J. Meulendijks J. Huizing
Uden / Vliegbasis Volkel	J. Elfering R. v.d. Vlies	Maj. A. Kamman
Woensdrecht / Vliegbasis Woensdrecht	L. Hoendervangers C. van Rijsbergen	Maj. R. Schuurman Kap. M. de Haas

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

A. van Leest coördinerend senior beleidsmedewerker Directie
Crisisbeheersing

Ministerie van Defensie

Ltkol. J. P. Apon hoofd Afdeling Luchthavens & Luchtruim, Militaire
Luchtvaart Autoriteit

Ltkol. J. van den Heuvel hoofd Sectie Milieu en Arbeidsveiligheid, Stafgroep
Vliegveiligheid, Kwaliteit Arbeidsveiligheid en Milieu,
Commando Luchtstrijdkrachten

Ltkol. G. de Rover hoofd Ongevallenonderzoek, Stafgroep Vliegveiligheid,
Kwaliteit Arbeidsveiligheid en Milieu, Commando
Luchtstrijdkrachten

Maj. R. Venmans Bureau Brandweer, Commando Luchtstrijdkrachten

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

M. van der Meide beleidsmedewerker directoraat-generaal Transport en
Luchtvaart

M. van Oudheusden sr. beleidsmedewerker directoraat-generaal Transport
en Luchtvaart

S. Jager Inspectie VenW

Bijlage: Vragenlijst Gemeente



VRAGENLIJST VOOR DE GEMEENTE ONDERZOEK 'VOORBEREIDING OP ONGEVALLLEN OP LUCHTVAARTTERREINEN'

Naam gemeente : _____

Naam regionale brandweer : _____

Naam contactpersoon/personen : de heer/ mevrouw * _____

Telefoonnummer(s) : _____

Emailadres : _____

ONDERTEKENING

Datum : _____

Gemeente : _____

Commandant brandweer : de heer/ mevrouw* _____

Handtekening commandant : _____

Bij vragen over het invullen van deze vragenlijst kunt u contact opnemen met Jolanda Doggenaar. (jolanda.doggenaar@minbzk.nl)

* Doorhalen wat niet van toepassing is.

ALGEMENE TOELICHTING

De Inspectie OOV wil de toezichtlast voor het korps graag minimaal houden. Ten opzichte van eerdere onderzoeken past de inspectie daarom een enigszins aangepaste methode toe. Wederom wordt gewerkt met een eenvoudige vragenlijst, maar voor het invullen van deze lijst zijn er twee opties:

- U kunt ervoor kiezen de vragenlijst geheel in te vullen en voorzien van kopieën van de gevraagde documenten aan de inspectie toe te zenden. De inspectie toetst vervolgens de vragenlijst op basis van uw documenten.

- U kunt er ook voor kiezen de vragenlijst ten dele zelf en ten dele door de inspectie te laten invullen. De inspectie zal daartoe uw documenten bestuderen. Kiest u voor deze optie dan hoeft u de vragen 2.2 en 2.3 niet te beantwoorden.

Indien noodzakelijk zullen de inspecteurs om aanvullende informatie vragen. Tijdens het bezoek van de inspecteurs zal de vragenlijst met u worden besproken en eventueel aangevuld. Daarna wordt u verzocht de vragenlijst te ondertekenen.

Bij de vragen moet aangegeven worden in welke stukken en op welke bladzijde van het betreffende stuk het antwoord op de gestelde vraag is terug te vinden. Bovendien moet worden aangegeven door wie het stuk is vastgesteld. Bijvoorbeeld: afdelingshoofd, (regionaal) commandant, burgemeester, burgemeester en wethouders, gemeenteraad, of bestuur regionale brandweer. Vermeld uitsluitend de hoogste in hiërarchie. Zijn de antwoorden op de vragen binnen een nummer (1 t/m 4) in één document terug te vinden dan behoeft dit slechts éénmaal op de daarvoor aangegeven plek onder de betreffende vragen te worden aangegeven. Is dit niet het geval (de antwoorden binnen een nummer komen uit verschillende documenten), dan dient in de kolom 'opmerkingen' achter elke vraag aangegeven te worden: naam en datum van het document en door wie en wanneer het document is vastgesteld.

Is er geen document waarin het antwoord op een vraag is terug te vinden, dan dient de vraag met 'nee' te worden beantwoord.

Dit geldt niet voor vragenserie 3 (calamiteitenplan). Daar wordt uw mening gevraagd, onderbouwing met documenten is niet noodzakelijk.

De vragenlijst is als volgt opgezet.

- Het voorblad betreft algemene gegevens en de ondertekening.
- Vragenserie 1 betreft het rampenplan. Hierbij wordt de Wet rampen en zware ongevallen (Wrzo) als toetsingskader aangehouden.
- Vragenserie 2 gaat over het rampbestrijdingsplan '(militair) luchtvaartterrein'. Hierbij worden het 'Besluit kwaliteitscriteria planvorming rampenbestrijding' (Bkpr) en het 'Besluit rampbestrijdingsplannen luchtvaartterreinen' (Brl) en de 'Leidraad vliegtuigongevallenbestrijding op luchtvaartterreinen' (Lvol) als toetsingskaders aangehouden. De vragenlijst is zonder deze documenten in te vullen. Wilt u deze documenten toch raadplegen en zijn ze niet in uw bezit, dan kan de Inspectie OOV deze documenten op uw verzoek aan u beschikbaar stellen.
- Vragenserie 3 betreft het calamiteitenplan '(militair) luchtvaartterrein'. Dit plan is opgesteld door de exploitant en/of de basiscommandant van het (militair) luchtvaartterrein. De vragen in deze serie gaan onder andere over uw betrokkenheid bij de totstandkoming van het calamiteitenplan. De Inspectie OOV benadert tevens de exploitant en/of basiscommandant met een aparte vragenlijst over dit onderwerp. Basis voor deze vragenlijst is de 'Brandweerregeling burgerluchtvaartterreinen 2004'

(Bbl 2004) en de 'Leidraad vliegtuigongevallenbestrijding op luchtvaartterreinen' (Lvol). Ook hier geldt dat de vragenlijst zonder deze documenten kan worden ingevuld. Wilt u deze documenten toch raadplegen en zijn ze niet in uw bezit, dan kan de Inspectie OOV deze documenten op uw verzoek aan u beschikbaar stellen.

- Vragenserie 4 gaat over het multidisciplinair oefenen en het daadwerkelijk bestrijden van ongevallen op luchtvaartterreinen.

Als bijlage bij deze vragenlijst is de tekst van artikel 3, lid 5 van de Wet Rampen en Zware ongevallen opgenomen.

De Inspectie OOV realiseert zich dat dit onderzoek een bepaalde werklast met zich meebrengt voor de gemeenten en probeert die werklast zo gering mogelijk te houden. Daarom wil de inspectie graag inzicht hebben in de tijd die het meewerken aan het onderzoek uw organisatie heeft gekost. U wordt daarom verzocht aan te geven hoeveel tijd u en/of uw medewerkers) aan het meewerken aan het onderzoek (inclusief het verzamelen van de relevante documenten) heeft besteed.

1	Rampenplan	Antwoorden	Toelichting
1.1			
	a Beschikt de gemeente over een Rampenplan?	o Ja; o Nee.	Wrzo artikel 3, lid 1
	b Bevat het Rampenplan een inventarisatie van de risico's?	o Ja; o Nee.	Wrzo artikel 3, lid 3.
	c Bevat het Rampenplan het beleid ten aanzien van het vaststellen van rampbestrijdingsplannen?	o Ja; o Nee.	Wrzo artikel 3, lid 4.
	d Is in het beleid (opgenomen in het Rampenplan) ten aanzien van het vaststellen van rampbestrijdingsplannen een overzicht van rampbestrijdingsplannen opgenomen?	o Ja; o Nee.	Wrzo artikel 3, lid 4.
	e Is in het beleid (opgenomen in het Rampenplan) ten aanzien van het vaststellen van rampbestrijdingsplannen opgenomen dat voor ongevallen op het luchtvaartterrein een rampbestrijdingsplan moet worden opgesteld?	o Ja; o Nee > ga verder met vraag 1.2.	Wrzo artikel 3, lid 4.
	f Is in het beleid (opgenomen in het Rampenplan) ten aanzien van het vaststellen van rampbestrijdingsplannen een termijn opgenomen waarbinnen het rampbestrijdingsplan 'luchtvaartterrein' moet worden opgesteld?	o Ja, vòòr.....(datum); o Nee.	Wrzo artikel 3, lid 4.
1.2	Uit welk document blijken de antwoorden op vraag 1.1 [bijv. rampenplan] a Naam document b Datum van dit document c Door wie is dit document vastgesteld? d Wanneer is dit document vastgesteld? > ga verder met vraag 2	a b c d	

2	Rampbestrijdingsplan	Antwoorden	Toelichting
2.1	<i>Aanwezigheid en totstandkoming</i>		
	a Beschikt de gemeente over een rampbestrijdingsplan 'luchtvaartterrein'?	<ul style="list-style-type: none"> o Ja, specifiek plan; o Ja, algemeen plan; o Nee > ga verder met vraag 2.2 	Dit kan zijn een specifiek plan voor de bestrijding van ongevallen op het luchtvaartterrein, maar het kan ook onderdeel uitmaken van een algemeen rampbestrijdingsplan, dat mede gebruikt wordt voor de bestrijding van ongevallen op het luchtvaartterrein.
	b Waarop is dit plan gebaseerd?	<ul style="list-style-type: none"> o 'Besluit kwaliteitscriteria planvorming rampenbestrijding'; o 'Besluit rampbestrijdingsplannen luchtvaartterreinen'; o Leidraad vliegtuig-ongevallen-bestrijding op luchtvaartterreinen; o Model plan, namelijk: o Anders, namelijk 	Meer dan één antwoord is mogelijk.
	c Welke instanties hebben aan de totstandkoming van het plan meegewerkt?	<ul style="list-style-type: none"> o Gemeentelijke brandweer; o Regionale brandweer; o GHOR; o Regiopolitie; o Koninklijke Marechaussee o Gemeentebestuur; o Exploitant luchtvaartterrein; o Basiscommandant militair luchtvaartterrein; o Inspectie Verkeer- en Waterstaat; o Waterschap; o Anders, namelijk: 	Meer dan één antwoord is mogelijk.
	d Door wie is het plan vastgesteld?	<ul style="list-style-type: none"> o Burgemeester; o Anders, namelijk: 	
	e Wanneer is het plan vastgesteld?	o (datum).....	

2	Rampbestrijdingsplan	Antwoorden	Toelichting
2.2	<i>Rampbestrijdingsplan – inhoud -</i>		
	<p>a Is een analyse van de risicovolle situatie aanwezig waarop het plan betrekking heeft en een beschrijving, onder meer met behulp van een geografische kaart, van de aard, omvang en gevolgen van de uit die risicovolle situatie voortvloeiende ramp of zwaar ongeval?</p> <p>Wordt hierbij uitgegaan van het maatscenario overeenkomstig de 'Leidraad vliegtuigongevallenbestrijding op luchtvaartterreinen'?</p> <p>Van welk nummer maatscenario is uitgegaan?</p> <p>Is dit nummer van het maatscenario voor het luchtvaartterrein in uw gemeente overeenkomstig de aanbeveling uit de 'Leidraad vliegtuigongevallenbestrijding op luchtvaartterreinen'?</p>	<p>o Ja; o Nee.</p> <p>o Ja; o Nee > ga verder met vraag 2.2 b</p> <p>o (nummer).</p> <p>o Ja; o Nee; o Hoger nummer; o Lager nummer.</p>	<p>Bkpr artikel 22, onder a.</p> <p>Lvol, hoofdstuk 4.2.</p> <p>Lvol, hoofdstuk 2.2.</p> <p>Lvol, hoofdstuk 2.2.</p>
	b Is een beschrijving van de bestuurlijke en operationele uitgangspunten van de bestrijding van de ramp of zwaar ongeval aanwezig?	o Ja; o Nee.	Bkpr artikel 22, onder b.
	c Is een beschrijving van de bestuurlijke en operationele opschalingstructuur tijdens de ramp aanwezig?	o Ja; o Nee.	Bkpr artikel 22, onder c.
	<p>d Bevat het plan een beschrijving van de bevoegdheden en verantwoordelijkheden van en tussen de bij de rampbestrijding betrokken diensten, instanties en personen?</p> <p>Bevat het plan de functies van de aan het luchtvaartterrein verbonden personen die bevoegd zijn om procedures van alarmering binnen en buiten het luchtvaartterrein in werking te doen treden en om bestrijdingsacties op het luchtvaartterrein in werking te doen treden?</p>	<p>o Ja; o Nee.</p> <p>o Ja; o Nee.</p>	<p>Bkpr artikel 23, lid 1.</p> <p>Brl, artikel 3, onder a.</p>
	e Bevat het plan de functies van personen die belast zijn met het opperbevel over en de operationele leiding van het geheel van de bestrijdingsacties?	o Ja; o Nee.	Brl, artikel 3, onder b.

2	Rampbestrijdingsplan	Antwoorden	Toelichting
	<p>f Bevat het plan een beschrijving van de wijze waarop wordt beoordeeld wanneer het plan dient te worden toegepast alsmede de functionaris die daaromtrent een beslissing neemt?</p>	<p><input type="radio"/> Ja; <input type="radio"/> Nee.</p>	<p>Bkpr artikel 23, lid 2.</p>
	<p>g Bevat het plan een operationeel plan voor de daadwerkelijke bestrijding van de ramp of zwaar ongeval?</p> <p>Bevat dit operationele plan ten minste:</p> <p>1 Een beschrijving van de operationele inzet van het benodigde personeel en materieel van de betrokken diensten, instanties, organisaties en personen?</p> <p>2 Een beschrijving van de operationele aansturing van deze diensten, instanties, organisaties en personen?</p> <p>3 Een verwijzing naar en zondig een verbijzondering op de relevante in het rampenplan opgenomen overzichten, plannen en schema's, als bedoeld in artikel 3, vijfde lid van de Wet rampen en zware ongevallen (zie bijlage)?</p> <p>Het schema met betrekking tot de leiding over en de gecoördineerde inzet van diensten en organisaties die bij de bestrijding kunnen worden betrokken?</p> <p>Een plan in hoofdlijnen met betrekking tot de geneeskundige organisatie, waaronder een plan op hoofdlijnen met betrekking tot de opvang en verzorging van de slachtoffers?</p> <p>4 Een beschrijving van het moment waarop en de wijze waarop de te betrekken diensten, instanties, organisaties en personen, alsmede de bevolking worden gealarmeerd, geïnformeerd en voorgelicht over de aard, omvang en gevolgen van de ramp of zwaar ongeval dat zich voordoet of dreigt voor te doen?</p> <p>De maatregelen en voorzieningen die zijn getroffen opdat degene die is belast met het opperbevel en de hulpverleningsdiensten snel worden geïnformeerd</p>	<p><input type="radio"/> Ja; <input type="radio"/> Nee.</p> <p><input type="radio"/> Ja; <input type="radio"/> Nee.</p> <p><input type="radio"/> Ja; <input type="radio"/> Nee.</p> <p><input type="radio"/> Ja; <input type="radio"/> Nee.</p> <p><input type="radio"/> Ja; <input type="radio"/> Nee.</p> <p><input type="radio"/> Ja; <input type="radio"/> Nee.</p> <p><input type="radio"/> Ja; <input type="radio"/> Nee.</p>	<p>Bkpr artikel 24.</p> <p>Bkpr artikel 24, onder a.</p> <p>Bkpr artikel 24, onder b.</p> <p>Bkpr artikel 24, onder c.</p> <p>Brl, artikel 3, onder d.</p> <p>Brl, artikel 3, onder f.</p> <p>Bkpr artikel 24, onder d.</p> <p>Brl, artikel 3, onder c.</p>

2	Rampbestrijdingsplan	Antwoorden	Toelichting
	<p>en de bij de bestrijding betrokken personen snel worden opgeroepen?</p> <p>De wijze waarop de bevolking wordt geïnformeerd en over de door haar te volgen gedragslijn?</p> <p>De wijze waarop slachtoffers, verwanten van slachtoffers, reizigers, medewerkers van de luchthaven en vliegmaatschappijen, binnen- en buitenlandse overheden en de media worden geïnformeerd?</p> <p>De maatregelen en voorzieningen die worden getroffen om de hulpverleningsdiensten van een andere staat te informeren, indien de bevolking of het milieu van die staat door het vliegtuigongeval worden getroffen of dreigen te worden getroffen.</p> <p>5 Een beschrijving van de informatievoorziening tussen de betrokken diensten, instanties, organisaties en personen?</p>	<p><input type="radio"/> Ja; <input type="radio"/> Nee.</p> <p><input type="radio"/> Ja; <input type="radio"/> Nee.</p> <p><input type="radio"/> Ja; <input type="radio"/> Nee.</p> <p><input type="radio"/> Ja; <input type="radio"/> Nee.</p> <p><input type="radio"/> Ja; <input type="radio"/> Nee.</p>	<p></p> <p>Brl, artikel 3, onder g.</p> <p>Brl, artikel 3, onder h.</p> <p>Brl, artikel 3, onder i.</p> <p>Bkpr artikel 24, onder e.</p>
	<p>h Bevat het plan de maatregelen en voorzieningen die zijn getroffen met het oog op de bestrijding op en in de onmiddellijke omgeving van het luchtvaartterrein?</p> <p>Bevat het plan een overzichtskaart van de indeling van het luchtvaartterrein en de onmiddellijke omgeving?</p>	<p><input type="radio"/> Ja; <input type="radio"/> Nee.</p> <p><input type="radio"/> Ja; <input type="radio"/> Nee.</p>	<p>Bkpr artikel 24, onder e.</p> <p>Brl, artikel 3, onder j.</p>
	<p>i Bevat het plan een beschrijving van de wijze waarop is afgestemd met calamiteitenplannen (bijvoorbeeld het calamiteitenplan van het luchtvaartterrein), het rampenplan, andere rampbestrijdingsplannen, als mede de plannen van aangrenzende gemeenten en van aangrenzende staten?</p>	<p><input type="radio"/> Ja; <input type="radio"/> Nee.</p>	<p>Bkpr artikel 25.</p>
	<p>j Bevat het plan een beschrijving van de wijze waarop en de frequentie waarmee het plan of onderdelen daarvan wordt of worden beoefend en geëvalueerd?</p>	<p><input type="radio"/> Ja; <input type="radio"/> Nee.</p>	<p>Bkpr artikel 26, lid 1.</p>
	<p>k Bevat het plan een beschrijving van de wijze waarop het actueel wordt gehouden?</p>	<p><input type="radio"/> Ja; <input type="radio"/> Nee.</p>	<p>Bkpr artikel 26, lid 2.</p>

2	Rampbestrijdingsplan	Antwoorden	Toelichting
	l Bevat het plan de datum van vaststelling en de datum van inwerkingtreding?	o Ja; o Nee.	Bkpr artikel 27, lid 1.
	m Bevat het plan een beschrijving van de wijze waarop het openbaar wordt gemaakt?	o Ja; o Nee.	Bkpr artikel 27, lid 2.
	n Bevat het plan een verzendlijst, waarin ten minste de commissaris van de koningin, alsmede de bestuursorganen die binnen de gemeentegrenzen belast zijn met aangelegenheden betreffende de waterzorg?	o Ja; o Nee.	Bkpr artikel 28.
	o Bevat het plan een beschrijving van de wijze waarop aan de in het Besluit rampbestrijdingsplannen luchtvaartterreinen opgenomen eisen is voldaan?	o Ja; o Nee.	Bkpr artikel 30.
2.3	<i>Rampbestrijdingsplan – protocollen, afspraken en regelingen-</i>		
	Zijn de van belang bepalingen uit het rampbestrijdingsplan 'luchtvaartterrein' vertaald in aparte operationele (digitale) instructies, schema's, en/of plattegronden, zoals bereikbaarheidskaarten e.d. voor de volgende organisaties, c.q. personen?		
	a Opperbevelhebber?	o Ja; o Nee.	
	b (Regionale)beleidsstaf?	o Ja; o Nee.	
	c Operationele leider?	o Ja; o Nee.	
	d (Regionale) operationele staf?	o Ja; o Nee.	
	e Leider commando rampterrein?	o Ja; o Nee.	
	f Staf commando rampterrein?	o Ja; o Nee.	
	g Centralisten meldkamer regionale brandweer?	o Ja; o Nee.	
	h Centralisten meldkamer regionale politie?	o Ja; o Nee.	
	i Centralisten meldkamer geneeskundige hulpverlening?	o Ja; o Nee.	
	j Uitruekenheden gemeentelijke (en regionale) brandweer?	o Ja; o Nee.	
	k Uitruekenheden regionale politie?	o Ja; o Nee.	
	l Uitruekenheden geneeskundige hulpverlening?	o Ja; o Nee.	

2	Rampbestrijdingsplan	Antwoorden	Toelichting
2.4	<p>Uit welk document blijken de antwoorden op de vragen 2.1, 2.2 en 2.3? (bijv. rampbestrijdingsplan 'luchtvaartterrein')</p> <p>a Naam document. b Datum van dit document. c Door wie is dit document vastgesteld? d Wanneer is dit document vastgesteld?</p> <p>> ga verder met vraag 3</p>	<p>a b c d</p>	

3	Calamiteitenplan	Antwoorden	Toelichting
3.1	<p>De antwoorden op de volgende vragen over het calamiteitenplan van het 'luchtvaartterrein' behoeven niet in documenten beschreven te zijn. Het gaat hier om uw mening over de totstandkoming en de inhoud van het calamiteitenplan. Geef indien nodig een toelichting in de rechter kolom of in een aparte bijlage.</p> <p>a Bent u en/of uw medewerkers (eventueel regionale medewerkers) in voldoende mate betrokken geweest bij de totstandkoming van het calamiteitenplan?</p> <p>b Sluit het calamiteiten plan één op één aan op het rampbestrijdingsplan 'luchtvaartterrein'?</p> <p>c Is het calamiteitenplan in voldoende mate vertaald in aparte operationele (digitale) instructies, schema's, en/of plattegronden, zoals bereikbaarheidskaarten e.d. voor bijvoorbeeld leidinggevend, centralisten, luchtverkeersleiders, brandweereenheden, Koninklijke Marechaussee en geneeskundige hulpverleners op het luchtvaartterrein?</p> <p>d Is het calamiteitenplan actueel?</p> <p>> ga verder met vraag 4</p>	<p>o Ja; o Nee.</p> <p>o Ja; o Nee; o Onbekend.</p> <p>o Ja; o Nee; o Onbekend.</p> <p>o Ja; o Nee; o Onbekend.</p>	

4	Het multidisciplinair oefenen en daadwerkelijk bestrijden van ongevallen op luchtvaartterreinen	Antwoorden	Toelichting
4.1	<p>a Hoe vaak is het rampbestrijdingsplan (inclusief het calamiteitenplan) de afgelopen vier jaar (2003 tot en met 2006) multidisciplinair beoefend:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Alleen de staf? • Staf en operationele eenheden? <p>b Hoe vaak is er de afgelopen vier jaar (2003 tot en met 2006) daadwerkelijk een ongeval op het luchtvaartterrein bestreden?</p>	<p>o maal;</p> <p>o maal.</p> <p>o maal.</p>	
4.2	<p>a Hoeveel van de in vraag 4.1a genoemde oefeningen zijn er schriftelijk geëvalueerd?</p> <p>b Hoeveel van de in vraag 4.1b genoemde daadwerkelijke ongevalsbestrijdingen zijn er schriftelijk geëvalueerd?</p> <p>c Wat is er gedaan met de resultaten van de evaluatie(s)?</p>	<p>o (aantal invullen).</p> <p>o (aantal invullen);</p> <p>o niet van toepassing (antwoord op vraag 4.1.b is nul).</p> <p>o Procedures zijn bijgesteld;</p> <p>o Resultaten zijn bekend gesteld:</p> <p>o binnen eigen korps;</p> <p>o binnen eigen regio;</p> <p>o landelijk (bijvoorbeeld via vakblad, brandweerkennisnet, les- en leerstof of symposium);</p> <p>o Anders, namelijk:</p>	
4.3	<p>Uit welk document blijken de antwoorden van de vragen 4.1 en 4.2? (bijv. uitrukstatistieken)</p> <p>a Naam document.</p> <p>b Datum van dit document.</p> <p>c Door wie is dit document vastgesteld?</p> <p>d Wanneer is dit document vastgesteld?</p> <p>> ga verder met vraag 5</p>	<p>a</p> <p>b</p> <p>c</p> <p>d</p>	

5	Slot		
5.1	Heeft u de volgende documenten bijgevoegd? <ul style="list-style-type: none"> a Rampbestrijdingsplan 'luchtvaartterrein'. b Calamiteitenplan 'luchtvaartterrein'. c Aparte (operationele) instructies voor: <ul style="list-style-type: none"> • Opperbevelhebber. • (Regionale) beleidsstaf. • Operationele leider. • (Regionale) operationele staf. • Leider commando rampterrein. • Staf commando rampterrein. • Centralisten meldkamer regionale brandweer. • Centralisten meldkamer regionale politie. • Centralisten meldkamer geneeskundige hulpverlening. • Uitrusteenheden gemeentelijke (en regionale) brandweer. • Uitrusteenheden regionale politie. • Uitrusteenheden geneeskundige hulpverlening. d Evaluatieverslagen van: <ul style="list-style-type: none"> • (multidisciplinaire) oefeningen. • Feitelijk optreden. 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="radio"/> Ja; <input type="radio"/> Nee. <input type="radio"/> Ja; <input type="radio"/> Nee. <input type="radio"/> Ja; <input type="radio"/> Nee. <input type="radio"/> Ja; <input type="radio"/> Nee. <input type="radio"/> Ja; <input type="radio"/> Nee. <input type="radio"/> Ja; <input type="radio"/> Nee. <input type="radio"/> Ja; <input type="radio"/> Nee. <input type="radio"/> Ja; <input type="radio"/> Nee. <input type="radio"/> Ja; <input type="radio"/> Nee. <input type="radio"/> Ja; <input type="radio"/> Nee. <input type="radio"/> Ja; <input type="radio"/> Nee. <input type="radio"/> Ja; <input type="radio"/> Nee. <input type="radio"/> Ja; <input type="radio"/> Nee. <input type="radio"/> Ja; <input type="radio"/> Nee. <input type="radio"/> Ja; <input type="radio"/> Nee. <input type="radio"/> Ja; <input type="radio"/> Nee. <input type="radio"/> Ja; <input type="radio"/> Nee. <input type="radio"/> Ja; <input type="radio"/> Nee. <input type="radio"/> Ja; <input type="radio"/> Nee. <input type="radio"/> Ja; <input type="radio"/> Nee. <input type="radio"/> Ja; <input type="radio"/> Nee. <input type="radio"/> Ja; <input type="radio"/> Nee. <input type="radio"/> Ja, aantal; <input type="radio"/> Nee. <input type="radio"/> Ja, aantal; <input type="radio"/> Nee. 	
5.2	Hoeveel tijd is er aan het invullen van deze vragenlijst besteed? (zie algemene toelichting, bladzijde 3) uur.	

EINDE VRAGENLIJST

BIJLAGE BIJ VRAGENLIJST 'VOORBEREIDING OP ONGEVALLEN OP LUCHTVAARTTERREINEN'

Artikel 3, lid 5 van de Wet rampen en zware ongevallen.

Ten aanzien van de organisatie, verantwoordelijkheden, taken en bevoegdheden in het kader van de rampenbestrijding bevat het rampenplan in ieder geval:

- a begripsomschrijvingen;
- b een overzicht van diensten, instanties, organisaties en personen, die bij de bestrijding van rampen en zware ongevallen kunnen worden betrokken;
- c een schema met betrekking tot de leiding over en de gecoördineerde inzet van diensten en organisaties bij de bestrijding van rampen en zware ongevallen;
- d een intern en extern verbinding- en alarmeringsschema;
- e een plan met betrekking tot de wijze waarop het college van burgemeester en wethouders de informatie, bedoeld in artikel 10b, eerste en tweede lid, en 10c verschaft, de wijze waarop de burgemeester de informatie, bedoeld in artikel 11 a, eerste en tweede lid, verschaft, alsmede een plan met betrekking tot de waarschuwing van de bevolking;
- f een plan met betrekking tot maatregelen te nemen bij een verplaatsing van de bevolking;
- g een plan met betrekking tot de geneeskundige organisatie op het terrein waar een ramp of een zwaar ongeval heeft plaatsgevonden;
- h een plan met betrekking tot de opvang en verzorging van slachtoffers;
- i een plan met betrekking tot psychosociale nazorg;
- j een plan met betrekking tot de voedselvoorziening van de bevolking;
- k een plan met betrekking tot maatregelen ten behoeve van de bevoorradings van met de bestrijding van rampen en zware ongevallen belaste diensten, instanties, organisaties en personen;
- l een plan met betrekking tot het beperken van de schadelijke gevolgen;
- m een plan met betrekking tot de vastlegging van gegevens met betrekking tot veroorzaakte schade;
- n een plan met betrekking tot de organisatie en inrichting van een centraal registratie- en inlichtingenbureau;
- o een plan met betrekking tot de verslaglegging;
- p een verzendlijst.



Bijlage: Vragenlijst Luchtvaartterreinen



VRAGENLIJST VOOR HET LUCHTVAARTTERREIN ONDERZOEK 'VOORBEREIDING OP ONGEVALLEN OP LUCHTVAARTTERREINEN'

Naam luchtvaartterrein : _____

Militair / burger / militair met burger medegebruik*

Naam contactpersoon/personen : de heer/ mevrouw* _____

Telefoonnummer(s) : _____

Emailadres : _____

ONDERTEKENING

Datum : _____ Datum : _____

Exploitant luchtvaartterrein
(voor burger en militair met burger
medegebruik):

de heer/ mevrouw* _____

Basiscommandant luchtvaartterrein
(voor militair en militair met burger
medegebruik):

de heer/ mevrouw* _____

Handtekening exploitant:

Handtekening basiscommandant:

Bij vragen over het invullen van deze vragenlijst kunt u contact opnemen met
Jolanda Doggenaar (jolanda.doggenaar@minbzk.nl).

* Doorhalen wat niet van toepassing is.

ALGEMENE TOELICHTING

Het onderzoek wordt uitgevoerd door de Inspectie OOV. Voor de militaire luchtvaartterreinen gebeurt dit in samenwerking met de Militaire Luchtvaart Autoriteit (MLA). Beide onderzoeksinstanties willen de toezichtlast voor het luchtvaartterrein graag minimaal houden. Ten opzichte van eerdere onderzoeken van de Inspectie OOV wordt daarom een enigszins aangepaste methode toegepast. Wederom wordt gewerkt met een eenvoudige vragenlijst, maar voor het invullen van deze lijst zijn er twee opties:

- U kunt ervoor kiezen de vragenlijst geheel in te vullen en voorzien van kopieën van de gevraagde documenten aan de inspectie toe te zenden. De inspectie(s) toets(en)t vervolgens de vragenlijst op basis van uw documenten.
- U kunt er ook voor kiezen de vragenlijst ten dele zelf en ten dele door de inspectie(s) te laten invullen. De inspectie(s) zal (zullen) daartoe uw documenten bestuderen. Kiest u voor deze optie dan hoeft u de vragen 2.2 en 2.3 niet te beantwoorden.

Indien noodzakelijk zullen de inspecteurs om aanvullende informatie vragen. Tijdens het bezoek van de inspecteurs zal de vragenlijst met u worden besproken en eventueel aangevuld. Daarna wordt u verzocht de vragenlijst te ondertekenen.

Bij de vragen moet aangegeven worden in welke stukken en op welke bladzijde van het betreffende stuk het antwoord op de gestelde vraag is terug te vinden. Bovendien moet worden aangegeven door wie het stuk is vastgesteld. Zijn de antwoorden op de vragen binnen een nummer (1 t/m 3) in één document terug te vinden dan behoeft dit slechts éénmaal op de daarvoor aangegeven plek onder de betreffende vragen te worden aangegeven. Is dit niet het geval (de antwoorden binnen een nummer komen uit verschillende documenten), dan dient in de kolom 'opmerkingen' achter elke vraag aangegeven te worden: naam en datum van het document en door wie en wanneer het document is vastgesteld.

Is er geen document waarin het antwoord op een vraag is terug te vinden, dan dient de vraag met 'nee' te worden beantwoord.

Dit geldt niet voor vragenserie 1 (rampbestrijdingsplan). Daar wordt uw mening gevraagd, onderbouwing met documenten is niet noodzakelijk.

De vragenlijst is als volgt opgezet.

- Het voorblad betreft algemene gegevens en de ondertekening.
- Vragenserie 1 gaat over het rampbestrijdingsplan '(militair) luchtvaartterrein'. Dit plan is opgesteld door de gemeente. De vragen in deze serie gaan onder andere over uw betrokkenheid bij de totstandkoming van het rampbestrijdingsplan. De Inspectie OOV benadert tevens de gemeente met een aparte vragenlijst over dit onderwerp. Basis voor deze vragenlijst zijn het 'Besluit kwaliteitscriteria planvorming rampenbestrijding'

(Bkpr), het 'Besluit rampbestrijdingsplannen luchtvaartterreinen' (Brl) en de 'Leidraad vliegtuigongevallenbestrijding op luchtvaartterreinen' (Lvol). De vragenlijst is zonder deze documenten in te vullen. Wilt u deze documenten toch raadplegen en zijn ze niet in uw bezit, dan kan de Inspectie OOV deze documenten op uw verzoek aan u beschikbaar stellen.

- Vragenserie 2 betreft het calamiteitenplan '(militair) luchtvaartterrein'. Hierbij wordt de 'Brandweerregeling burgerluchtvaartterreinen 2004' (Bbl 2004) en de 'Leidraad vliegtuigongevallenbestrijding op luchtvaartterreinen' (Lvol) als toetsingskader aangehouden.
- Vragenserie 3 gaat over het multidisciplinair oefenen en het daadwerkelijk bestrijden van ongevallen op luchtvaartterreinen.

De Inspectie OOV en de MLA realiseren zich dat dit onderzoek een bepaalde werklast met zich meebrengt voor de luchtvaartterreinen en probeert die werklast zo gering mogelijk te maken. Daarom willen zij graag inzicht hebben in de tijd die het meewerken aan het onderzoek uw organisatie heeft gekost. U wordt daarom verzocht aan te geven hoeveel tijd u en/of uw medewerkers aan het meewerken aan het onderzoek (inclusief het verzamelen van de relevante documenten) heeft besteed.

1	Rampbestrijdingsplan	Antwoorden	Toelichting
1.1	De antwoorden op de volgende vragen over het rampbestrijdingsplan van het 'luchtvaartterrein' behoeven niet in documenten beschreven te zijn. Het gaat hier om uw mening over de totstandkoming en de inhoud van het rampbestrijdingsplan. Geef indien nodig een toelichting in de rechter kolom of in een aparte bijlage.		
	a Bent u en/of uw medewerkers (eventueel regionale medewerkers) in voldoende mate betrokken geweest bij de totstandkoming van het rampbestrijdingsplan?	<input type="radio"/> Ja; <input type="radio"/> Nee.	
	b Sluit het calamiteitenplan één op één aan op het rampbestrijdingsplan 'luchtvaartterrein'?	<input type="radio"/> Ja; <input type="radio"/> Nee.	
	c Is het rampbestrijdingsplan in voldoende mate vertaald in aparte operationele (digitale) instructies, schema's, en/of plattegronden, zoals bereikbaarheidskaarten e.d. voor bijvoorbeeld, centralisten van meldkamer(s) van politie, brandweer en ambulance, politie- en brandweereenheden, en geneeskundige hulpverleners van de gemeente?	<input type="radio"/> Ja; <input type="radio"/> Nee; <input type="radio"/> Onbekend.	
	d Is het rampbestrijdingsplan actueel?	<input type="radio"/> Ja; <input type="radio"/> Nee; <input type="radio"/> Onbekend.	
	> ga verder met vraag 2		

2	Calamiteitenplan	Antwoorden	Toelichting
2.1	<i>Aanwezigheid en totstandkoming</i>		
	a Beschikt het luchtvaartterrein over een calamiteitenplan?	<input type="radio"/> Ja; <input type="radio"/> Nee > ga verder met vraag 3.	
	b Waarop is dit plan gebaseerd?	<input type="radio"/> 'Brandweerregeling burgerluchtvaartterreinen'; <input type="radio"/> 'Leidraad vliegtuigongevallenbestrijding op luchtvaartterreinen'; <input type="radio"/> Model plan, namelijk:; <input type="radio"/> Anders, namelijk;	Meer dan één antwoord is mogelijk.
	c Welke instanties hebben aan de totstandkoming van het plan meegewerkt?	<input type="radio"/> Gemeentelijke brandweer; <input type="radio"/> Regionale brandweer;	Meer dan één antwoord is mogelijk. Bbl 2004, artikel 3, lid 3.

2	<i>Calamiteitenplan</i>	Antwoorden	Toelichting
		<ul style="list-style-type: none"> o GHOR; o Regiopolitie; o Koninklijke Marechaussee o Gemeentebestuur; o Exploitant luchtvaartterrein; o Basiscommandant militair luchtvaartterrein; o Militaire Luchtvaart Autoriteit; o Inspectie Verkeer- en Waterstaat; o Waterschap; o Anders, namelijk: 	
	d Door wie is het plan vastgesteld?	<ul style="list-style-type: none"> o Exploitant luchtvaartterrein; o Basiscommandant luchtvaartterrein; o Anders, namelijk:; 	Meer dan één antwoord is mogelijk. Bbl 2004, artikel 3, lid 1.
	e Wanneer is het plan vastgesteld?	o (datum).....	
2.2	<i>Calamiteitenplan – inhoud –</i>		
	a Heeft de exploitant van een luchtvaartterrein het plan vastgesteld met inachtneming van de wettelijke bepalingen ter zake van het bestrijden van ongevallen en rampen?	<ul style="list-style-type: none"> o Ja; o Nee. 	Bbl 2004, artikel 3, lid 1.
	<p>b Bevat het plan in ieder geval:</p> <p>1 Begripsomschrijvingen?</p> <p>2 Een overzicht van de luchtvaart-ongevallen en overige voorvallen waarop het calamiteitenplan van toepassing is?</p> <p>Wordt hierbij uitgegaan van het maatscenario overeenkomstig de 'Leidraad vliegtuigongevallenbestrijding op luchtvaartterreinen'?</p> <p>Van welk nummer maatscenario is uitgegaan?</p> <p>Is dit nummer van het maatscenario voor uw luchtvaartterrein overeenkomstig de aanbeveling uit de 'Leidraad vliegtuigongevallenbestrijding op luchtvaartterreinen'?</p>	<ul style="list-style-type: none"> o Ja; o Nee. o Ja; o Nee. <ul style="list-style-type: none"> o Ja; o Nee > ga verder met vraag 2.2.3 <ul style="list-style-type: none"> o (nummer). <ul style="list-style-type: none"> o Ja; o Nee; o Hoger nummer; o Lager nummer. 	<p>Bbl 2004, artikel 3, lid 2 onder a.</p> <p>Bbl 2004, artikel 3, lid 2 onder b.</p> <p>Lvol, hoofdstuk 5.2.</p> <p>Lvol, hoofdstuk 2.2.</p> <p>Lvol, hoofdstuk 2.2.</p>

2	Calamiteitenplan	Antwoorden	Toelichting
	3 Een overzicht van diensten, organisaties en personen, die bij de bestrijding van de luchtvaartongevallen en overige voorvallen kunnen of moeten worden betrokken?	o Ja; o Nee.	Bbl 2004, artikel 3, lid 2 onder c.
	4 Een overzicht waarin de leiding over en de gecoördineerde inzet van diensten, organisaties en personen zijn weergegeven, gerelateerd aan de luchtvaartongevallen en overige voorvallen?	o Ja; o Nee.	Bbl 2004, artikel 3, lid 2 onder d.
	5 Een overzicht van de taken en verantwoordelijkheden van de diensten, organisaties en personen per luchtvaartongeval of overige voorval?	o Ja; o Nee.	Bbl 2004, artikel 3, lid 2 onder e.
	6 Een intern en extern verbinding- en alarmschema?	o Ja; o Nee.	Bbl 2004, artikel 3, lid 2 onder f.
	7 Een overzichtskaat van het luchtvaartterrein en de onmiddellijke omgeving voorzien van een coördinatenstelsel?	o Ja; o Nee.	Bbl 2004, artikel 3, lid 2 onder g.
	8 De wijze van verslaglegging?	o Ja; o Nee.	Bbl 2004, artikel 3, lid 2 onder h.
	9 Een verzendlijst, in ieder geval bevattende de diensten, organisaties en personen, die bij de bestrijding van luchtvaartongevallen en overige voorvallen kunnen of moeten worden betrokken?	o Ja; o Nee.	Bbl 2004, artikel 3, lid 2 onder i.
	c Is het plan niet eerder vastgesteld of gewijzigd dan nadat de daarin vastgelegde wederzijdse verantwoordelijkheden zijn afgestemd met de burgemeester(s) van de gemeente(n) waarbinnen het luchtvaartterrein is gelegen?	o Ja; o Nee.	Bbl 2004, artikel 3, lid 4.
	d Is het plan binnen een maand na vaststelling aangeboden aan de minister?	o Ja; o Nee; o Niet van toepassing (militair).	Bbl 2004, artikel 3, lid 5. (geldt niet voor militaire luchtvaartterreinen)
2.3	<i>Calamiteitenplan – protocollen, afspraken en regelingen-</i>		
	Zijn de bepalingen uit het calamiteitenplan 'luchtvaartterrein' vertaald in aparte operationele (digitale) instructies, schema's, en/of plattegronden, zoals bereikbaarheidskaarten e.d. voor de volgende organisaties, c.q. personen? a Centralisten meldkamer brandweer luchtvaartterrein?	o Ja; o Nee.	

2	Calamiteitenplan	Antwoorden	Toelichting
	b Luchtverkeersleiders?	<input type="radio"/> Ja; <input type="radio"/> Nee.	
	c Eenheden Koninklijke Marechaussee?	<input type="radio"/> Ja; <input type="radio"/> Nee.	
	d Brandweereenheden luchtvaartterrein?	<input type="radio"/> Ja; <input type="radio"/> Nee.	
	e Geneeskundige hulpverleners luchtvaartterrein?	<input type="radio"/> Ja; <input type="radio"/> Nee.	
	f Bewakingspersoneel?	<input type="radio"/> Ja; <input type="radio"/> Nee.	
	g Leidinggeevenden (inzake ongevalsbestrijding) van het luchtvaartterrein?	<input type="radio"/> Ja; <input type="radio"/> Nee.	
2.4	Uit welk document blijken de antwoorden op de vragen 2.1, 2.2 en 2.3? [bijv. calamiteitenplan 'luchtvaartterrein']		
	a Naam document.	a	
	b Datum van dit document.	b	
	c Door wie is dit document vastgesteld?	c	
	d Wanneer is dit document vastgesteld?	d	
	> ga verder met vraag 3		

3	Het multidisciplinair oefenen en daadwerkelijk bestrijden van ongevallen op luchtvaartterreinen	Antwoorden	Toelichting
3.1	a Hoe vaak is het calamiteitenplan de afgelopen vier jaar (2003 tot en met 2006) multidisciplinair beoefend: <ul style="list-style-type: none"> • Alleen de staf ? • Staf en operationele eenheden? 	<input type="radio"/> maal; <input type="radio"/> maal.	
	b Hoe vaak is er de afgelopen vier jaar (2003 tot en met 2006) daadwerkelijk een ongeval het luchtvaartterrein bestreden?	<input type="radio"/> maal.	
3.2	a Hoeveel van de in vraag 3.1a genoemde oefeningen zijn er schriftelijk geëvalueerd?	<input type="radio"/> (aantal invullen).	
	b Hoeveel van de in vraag 3.1b genoemde daadwerkelijke ongevalsbestrijdingen zijn er schriftelijk geëvalueerd?	<input type="radio"/> (aantal invullen); <input type="radio"/> Niet van toepassing (antwoord vraag 3.1.b is nul).	
	c Wat is er gedaan met de resultaten van de evaluatie(s)?	<input type="radio"/> Procedures zijn bijgesteld; <input type="radio"/> Resultaten zijn bekend gesteld: <input type="radio"/> binnen eigen luchtvaartterrein; <input type="radio"/> binnen eigen organisatie;	Meer dan één antwoord is mogelijk.

3	Het multidisciplinair oefenen en daadwerkelijk bestrijden van ongevallen op luchtvaartterreinen	Antwoorden	Toelichting
		<input type="checkbox"/> landelijk (bijvoorbeeld via vakblad, les- en leerstof of symposium). <input type="checkbox"/> Anders, namelijk:	
3.3	Uit welk document blijken de antwoorden van de vragen 3.1 en 3.2? (bijv. uitrukstatistieken) a Naam document. b Datum van dit document. c Door wie is dit document vastgesteld? d Wanneer is dit document vastgesteld? > ga verder met vraag 4	a b c d	

4	Slot		
4.1	<i>Heeft u de volgende documenten bijgevoegd?</i> a Calamiteitenplan. b Aparte (operationele) instructies voor: <ul style="list-style-type: none"> • Centralisten meldkamer brandweer luchtvaartterrein. • Luchtverkeersleiders. • Eenheden Koninklijke Marechaussee. • Brandweereenheden luchtvaartterrein. • Geneeskundige hulpverleners luchtvaartterrein. • Bewakingspersoneel. • Leidinggevend (inzake ongevalbestrijding) van het luchtvaartterrein. c Evaluatieverslagen van: <ul style="list-style-type: none"> • (Multidisciplinaire) oefeningen. • Feitelijk optreden. 	<input type="checkbox"/> Ja; <input type="checkbox"/> Nee. <input type="checkbox"/> Ja; <input type="checkbox"/> Nee. <input type="checkbox"/> Ja; <input type="checkbox"/> Nee. <input type="checkbox"/> Ja; <input type="checkbox"/> Nee. <input type="checkbox"/> Ja; <input type="checkbox"/> Nee. <input type="checkbox"/> Ja; <input type="checkbox"/> Nee. <input type="checkbox"/> Ja, aantal; <input type="checkbox"/> Nee. <input type="checkbox"/> Ja, aantal; <input type="checkbox"/> Nee.	
4.2	Hoeveel tijd is er aan het invullen van deze vragenlijst besteed? (zie algemene toelichting, bladzijde 3) uur.	

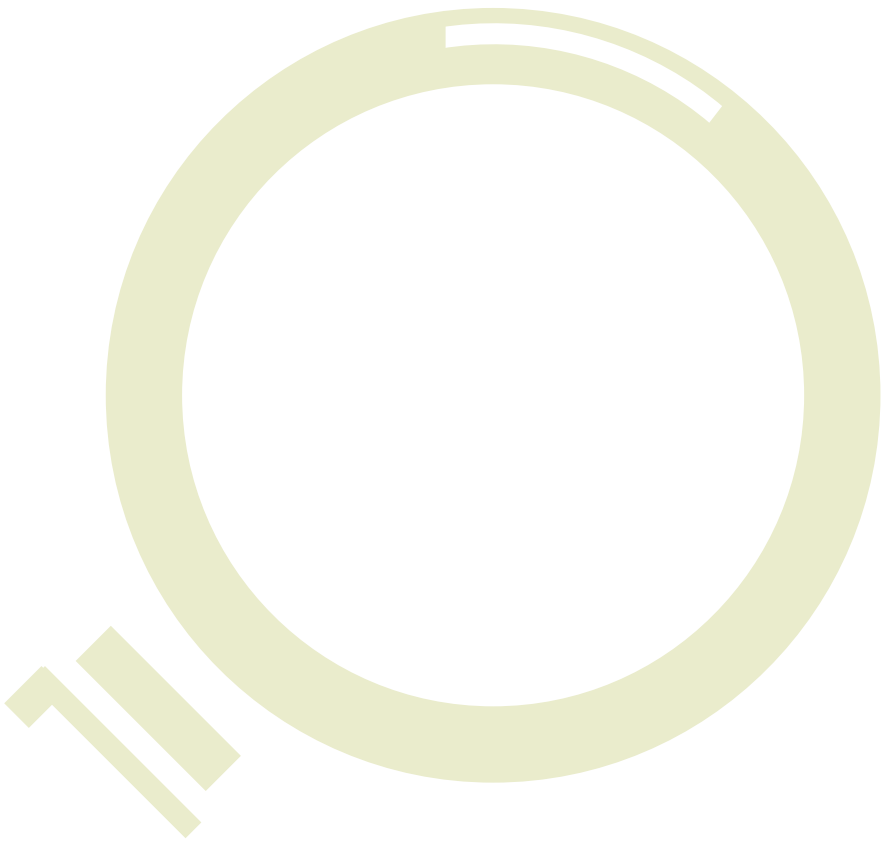
EINDE VRAGENLIJST

Bijlage: Toetsingskader en beoordelings- en waarderings- systematiek



Inhoudsopgave

- 1 INLEIDING**
- 2 VERDELING IN HOOFDONDERWERPEN,
HOOFD- EN SUBASPECTEN**
- 3 BEOORDELINGSSCHALEN**
- 4 WEGING VAN DE SCORES**
- 5 PRESTATIENIVEAU'S**
- 6 SCHEMA'S**
- 7 REKENVOORBEELD**



Inleiding

1

In het kader van het onderzoek 'Vorbereiding op ongevallen op luchtvaartterreinen'¹⁷ wordt een aantal gemeenten en luchtvaartterreinen onderzocht. Aan de hand van vragenlijsten wordt bekeken hoe gemeenten en luchtvaartterreinen zich op dergelijke ongevallen hebben voorbereid. Om een waardeoordeel te kunnen geven is een toetsingskader en beoordelings- en waarderingssystematiek ontworpen.

Uitgangspunten hierbij zijn:

- De systematiek, gebruikt bij eerdere onderzoeken van de Inspectie Openbare Orde en Veiligheid.
 - 'Gemeentelijke Actieprogramma's Brandveiligheid' (2002);
 - 'Vakbekwaamheid Brandweer' (2004);
 - 'Vorbereiding op spoorwegongevallen' (2006) en
 - 'Bestuurlijke aansturing brandweezorg' (2006).
- Validiteit. De vragenlijsten zijn opgesteld aan de hand van het 'Besluit kwaliteitscriteria planvorming rampenbestrijding', het 'Besluit rampbestrijdingsplannen luchtvaartterreinen', de 'Brandweerregeling burgerluchtvaartterreinen 2004' en de 'Leidraad vliegtuigongevallenbestrijding op luchtvaartterreinen' zijn getest in een pilotsetting.
- Betrouwbaarheid. De reproduceerbaarheid is gewaarborgd door het uitwerken/schrijven van het toetsingskader en beoordelings- en waarderingssystematiek.
- Efficiëntie. Verwerking van de gegevens vindt zoveel mogelijk geautomatiseerd plaats zonder onnodige arbeidsintensieve tussenkomst van de verwerker.

Het onderzoek kent één hoofdonderwerp, onderverdeeld in drie hoofdaspecten.

Deze hoofdaspecten zijn weer verder verdeeld in subaspecten.

17 Voor meer informatie over het onderzoek, zoals de onderzoeksopdracht en de onderzoeksvragen, zie het plan van aanpak.

Verdeling in hoofdonderwerpen, hoofd- en subaspecten



2

Het hoofdonderwerp luidt: de voorbereiding op ongevallen op luchtvaartterreinen.

Dit hoofdonderwerp is onderverdeeld in de volgende hoofdaspecten:

- Rampbestrijdingsplan luchtvaartterreinen.
- Calamiteitenplan luchtvaartterreinen.
- Multidisciplinaire oefeningen en daadwerkelijke bestrijding.

De hoofdaspecten vallen uiteen in subaspecten. De subaspecten zijn de 'shots' die samen het 'beeld' voor een hoofdaspect bepalen.

Beoordelingsschalen



3

Aan de hoofd-/subaspecten worden prestatieniveaus toegekend. Hierbij is sprake van een glijdende beoordelingsschaal. Een dergelijke schaal geeft meer inzicht in de prestaties van de gemeenten en luchtvaartterreinen dan een schaal waar alleen voldoende of onvoldoende aangegeven wordt. De schaal van kwalitatieve beoordelingen loopt van -- naar ++:

slecht	(--)	1
onvoldoende	(-)	2
matig tot voldoende	(0)	3
goed	(+)	4
uitstekend	(++)	5

Per subaspect wordt een korte sfeerbeschrijving van de vijf prestatieniveaus gegeven. Hoofdstuk 5 beschrijft het niveau waaraan gemeenten en/of luchtvaartterreinen minimaal moet voldoen, het basisprestatieniveau (matig tot voldoende). Hoofdstuk 6 geeft alle prestatieniveaus in schema's weer.

Aan de hand van de antwoorden uit de vragenlijst worden gemeenten op een bepaald prestatieniveau ingedeeld. Hieraan is weer een score gekoppeld. De sfeerbeschrijvingen zijn zodanig opgesteld, dat gemeenten/luchtvaartterreinen op basis van gegeven antwoorden in de meeste gevallen onder één van de vijf niveaus vallen. Indien verschillende beschrijvingen van toepassing zijn, geldt de beschrijving met de hoogste score. Ook kan zich een situatie voordoen dat een gemeente/luchtvaartterrein niet precies inpasbaar is op een van de niveaus. In dat geval wordt de sfeerbeschrijving en bijbehorende score gekozen die het meest met de gegeven antwoorden overeenkomt. De onderzoekers houden een overzicht bij van de niet precies inpasbare antwoorden en de daarbij gekozen score. Dit opdat in vergelijkbare gevallen dezelfde score wordt gekozen.

Weging van de scores

4

De score van een hoofdaspect wordt berekend door het gewogen gemiddelde te nemen van de scores van de onder dat hoofdaspect vallende subaspecten. Hiertoe is aan de subaspecten een weegfactor toegekend. Des te kritischer een bepaalde stap in het totale proces, des te zwaarder de weegfactor. Evenzo wordt de eindscore per gemeente/luchtvaartterrein bepaald als het gewogen gemiddelde van de hoofdaspecten. De eindscore kan, net als de scores op sub- en hoofdaspectniveau, variëren van slecht tot uitstekend. Zie voor een rekenvoorbeeld hoofdstuk 7.

In onderstaande tabel staan het hoofdonderwerp en de hoofdaspecten, met – per hoofdaspect – de weegfactor. Hoewel het opstellen van een rampbestrijdingsplan en een calamiteitenplan belangrijke voorwaarden zijn in de voorbereiding op de bestrijding van ongevallen op luchtvaartterreinen, gaat het uiteindelijk om het daadwerkelijke optreden van de hulpverleners. Daarom wordt relatief veel waarde gehecht aan oefenen en het opdoen van ervaring.

Tabel: weegfactoren hoofdaspecten		
Hoofdonderwerp	Hoofdaspect	Weegfactor
Voorbereiding op ongevallen op luchtvaartterreinen	1 Rampbestrijdingsplan	1
	2 Calamiteitenplan	1
	3 Multidisciplinaire oefeningen en daadwerkelijke bestrijding	3

Prestatieniveaus

5

Bij het vaststellen van de basisprestatieniveaus is uitgegaan van het 'Besluit kwaliteitscriteria planvorming rampenbestrijding', het 'Besluit rampbestrijdingsplannen luchtvaartterreinen', de 'Brandweerregeling burgerluchtvaartterreinen 2004' en de 'Leidraad vliegtuigongevallenbestrijding op luchtvaartterreinen'. De basisprestatieniveaus zijn vervolgens in een pilotsetting getest.

Het hoofdaspect 1 'Rampbestrijdingsplan'

Het rampbestrijdingsplan is een plan, dat specifiek gericht is op ongevallen op luchtvaartterreinen of een algemeen plan, dat mede van toepassing is op ongevallen op luchtvaartterreinen.

Het hoofdaspect 'Rampbestrijdingsplan' levert drie subaspecten op.

Het basisprestatieniveau voor deze subaspecten is als volgt omschreven:

Subaspect 1.1 Totstandkoming en vaststelling rampbestrijdingsplan

Aan de totstandkoming van het plan hebben minimaal de (regionale) brandweer, de GHOR, de regionale politie, de Koninklijke Marechaussee en de exploitant en/of basiscommandant van het (militaire) luchtvaartterrein¹⁶ meegewerkt en het plan is voor 1 januari 2003 door de burgemeester vastgesteld.

Subaspect 1.2 Inhoud rampbestrijdingsplan - onderwerpen

Alle onderwerpen zoals bedoeld in de vragen 2.2 a tot en met 2.2 h¹⁷ van de vragenlijst voor de gemeente zijn minimaal uitgewerkt op het niveau van de 'Leidraad vliegtuigongevallenbestrijding op luchtvaartterreinen' (1997).

Het toetsingskader voor de inhoud (onderwerpen) van het rampbestrijdingsplan is het wettelijk kader en de leidraad zoals in het begin van dit hoofdstuk is aangegeven.

Gemeenten die volledig voldoen aan de wet- en regelgeving en de leidraad krijgen hiervoor uiteraard de waardering 'uitstekend'. Als minimaal voldaan wordt aan de relevante operationele bepalingen in de wet- en regelgeving en de leidraad wordt de waardering 'matig tot voldoende' toegekend (basisprestatieniveau). Voor de overige waarderingen zie hoofdstuk 6 onder 1.2.

Subaspect 1.3 Inhoud rampbestrijdingsplan - protocollen, afspraken en regelingen

Voor alle organisaties, alsmede de personen zoals bedoeld in de vragen 2.3 g tot en met

16 Voor burgerluchtvaartterreinen is dit de exploitant, voor militaire luchtvaartterreinen is dit de basiscommandant en voor militaire luchtvaartterreinen met burger medegebruik is dit zowel de basiscommandant als de exploitant.

17 De onder 2.2. g.4 als laatste genoemde vraag is alleen relevant als de effecten van een ongeval op het luchtvaartterrein een dusdanige omvang hebben, dat de hulpverleningsdiensten van een andere staat geïnformeerd moeten worden. Is deze relevantie niet aanwezig dan is deze vraag niet van toepassing.

2.3 l¹⁸ van de vragenlijst voor de gemeente zijn de van belang zijnde bepalingen uit het rampbestrijdingsplan 'luchtvaartterrein' vertaald in aparte operationele (digitale) instructies, schema's, en/of plattegronden, zoals bereikbaarheidskaarten en dergelijke.

Het hoofdaspect 2 'Calamiteitenplan'

Het hoofdaspect 'Calamiteitenplan' levert drie subaspecten op.

Het basis-prestatieniveau voor deze subaspecten is als volgt omschreven:

Subaspect 2.1 Totstandkoming en vaststelling calamiteitenplan

Aan de totstandkoming van het plan hebben de (regionale) brandweer, de GHOR, de regionale politie, de Koninklijke Marechaussee en de exploitant en/of basiscommandant van het (militaire) luchtvaartterrein meegewerkt en het plan is voor 1 januari 2003 door de exploitant en/of basiscommandant vastgesteld en het plan blijkt niet meer actueel te zijn.

Subaspect 2.2 Inhoud calamiteitenplan - onderwerpen

Alle onderwerpen zoals bedoeld in de vragen 2.2 a en 2.2 b van de vragenlijst voor het luchtvaartterrein zijn minimaal uitgewerkt op het niveau van de 'Leidraad vliegtuigongevallen-bestrijding op luchtvaartterreinen' (1997) en sluiten volledig aan op de betreffende onderwerpen van het rampbestrijdingsplan.

Het toetsingskader voor de inhoud (onderwerpen) van het calamiteitenplan is het wettelijk kader en de leidraad zoals in het begin van dit hoofdstuk is aangegeven. Daarnaast moet het calamiteitenplan natuurlijk volledig aansluiten op het rampbestrijdingsplan.

Luchtvaartterreinen, waarvan het calamiteitenplan volledig voldoet aan de wet- en regelgeving en de leidraad en volledig aansluit op het rampbestrijdingsplan krijgen hiervoor uiteraard de waardering 'uitstekend'. Als minimaal voldaan wordt aan de relevante operationele bepalingen in de wet- en regelgeving en de leidraad en deze bepalingen sluiten volledig aan op het rampbestrijdingsplan wordt de waardering 'matig tot voldoende' toegekend (basisprestatieniveau). Voor de overige waarderings zie hoofdstuk 6 onder 2.2.

Subaspect 2.3 Inhoud calamiteitenplan - protocollen, afspraken en regelingen

Voor alle organisaties, alsmede de personen zoals bedoeld in de vragen 2.3 a tot en met 2.3 e van de vragenlijst voor het luchtvaartterrein zijn de van belang zijnde bepalingen uit het calamiteitenplan 'luchtvaartterrein' 'vertaald' in aparte operationele (digitale) instructies, schema's, en/of plattegronden, zoals bereikbaarheidskaarten en dergelijke.

Het hoofdaspect 3 'Multidisciplinaire oefeningen en daadwerkelijke bestrijding'

Het hoofdaspect 'Multidisciplinaire oefeningen en daadwerkelijke bestrijding' is tijdens het onderzoek op belangrijke punten aangepast. Dit was noodzakelijk, omdat de waardering bij een aantal luchtvaartterreinen onrechtvaardig was.

18 De uitrukeenheden van de (regionale) politie krijgen hun informatie via de centralisten van de meldkamer van de regionale politie. Er behoef dus geen aparte instructie voor deze eenheden aanwezig te zijn. Het antwoord op vraag 2.3.k wordt bij de waardering buiten beschouwing gelaten.

Het 'Besluit rampbestrijdingsplannen luchtvaartterreinen' bepaalt in artikel 4, lid 1 dat het college van burgemeester en wethouders oefeningen verzorgt, waarmee het rampbestrijdingsplan op juistheid, volledigheid en bruikbaarheid wordt getoetst. Volgens lid 2 van dat artikel moet in ieder geval één maal per twee jaar een multidisciplinaire stafoefening en één maal per vier jaar een multidisciplinaire oefening van staf en operationele eenheden worden gehouden. Op grond van lid 3 moet het calamiteitenplan¹⁹ van het luchtvaartterrein mede worden geoefend. Tot slot regelt lid 4 dat het college van burgemeester en wethouders ervoor zorg draagt dat de oefeningen worden geëvalueerd. Hierbij moeten de exploitant en de basiscommandant worden betrokken.

De 'Brandweerregeling burgerluchtvaartterreinen 2004' bepaalt in artikel 5, lid 1 dat zo spoedig mogelijk na het vaststellen en vervolgens ten minste éénmaal per jaar het calamiteitenplan op zijn bruikbaarheid moet worden getoetst. Volgens lid 2 vindt deze toets voor luchtvaartterreinen ingedeeld in brandrisicoklasse 3 en hoger²⁰ één maal in de twee jaar plaats in de vorm van een praktische oefening. Indien het calamiteitenplan, vanwege een daadwerkelijk luchtvaartongeval, in zijn totaliteit in werking is geweest, kan deze toets achterwege blijven. Tot slot regelt lid 3 dat bij de uitvoering en de evaluatie van de bruikbaarheidstoets de diensten, organisaties en personen moeten worden betrokken, die bij de daadwerkelijke bestrijding van ongevallen een taak kunnen of moeten hebben.

Eén en ander is in de volgende tabel samengevat:

Tabel: Minimale frequentie van oefeningen luchtvaartterreinen				
Wettelijke regeling	Rampbestrijdingsplan		Calamiteitenplan	
	Staf	Staf en operationele eenheden	Staf	Staf en operationele eenheden
Besluit rampbestrijdingsplannen luchtvaartterreinen	1 x per 2 jaar	1 x per 4 jaar	1 x per 2 jaar	1 x per 4 jaar
Brandweerregeling burgerluchtvaartterreinen 2004				1 x per 2 jaar

Uit deze tabel volgt dat de oefening van het calamiteitenplan één maal in de vier jaar samen kan vallen met de oefening van het rampbestrijdingsplan (staf en operationele eenheden). De andere tweejaarlijkse oefening van het calamiteitenplan (staf en operationele eenheden) kan eventueel gecombineerd worden met de tweejaarlijkse oefening van de staf volgens het rampbestrijdingsplan.

19 In artikel 4, lid 3 van het Besluit rampbestrijdingsplannen luchtvaartterreinen wordt abusievelijk gesproken over 'alarmregeling' in plaats van 'calamiteitenplan'. In artikel 1 onder c van dat besluit wordt abusievelijk verwezen naar de oude (ingetrokken) Brandweerregeling burgerluchtvaartterreinen. De (nieuwe) Brandweerregeling burgerluchtvaartterreinen 2004 spreekt niet meer over 'alarmregeling', maar over een 'calamiteitenplan'. Paragraaf 2 van deze (nieuwe) regeling handelt over het calamiteitenplan.

20 de risicoklassen waarin een luchtvaartterrein met betrekking tot de brandbestrijding wordt ingedeeld aan de hand van het aantal vliegtuigen en de afmetingen daarvan dat van het luchtvaartterrein gebruik maakt.

Het hoofdaspect 3 'Multidisciplinaire oefeningen en daadwerkelijke bestrijding' kent geen subaspecten. Het basisprestatieniveau voor het hoofdaspect is als volgt omschreven:

Hoofdaspect 3 Multidisciplinaire oefeningen en daadwerkelijke bestrijding.

In de periode van 1 januari 2003 tot en met 31 december 2006 zijn één schriftelijk geëvalueerde oefening op basis van het rampbestrijdingsplan (staf , minimaal CoRt, CoPi of CTPI) en het calamiteitenplan [staf (CoRt, CoPi of CTPI) en operationele eenheden (minimaal alle functionarissen en eenheden van luchtvaartterrein overeenkomstig desbetreffende scenario calamiteitenplan)] èn één schriftelijk geëvalueerde oefening op basis van het rampbestrijdingsplan èn calamiteitenplan [staf (minimaal CoRt, CoPi of CTPI) en operationele eenheden (minimaal alle functionarissen en eenheden van gemeente/regio en luchtvaartterrein overeenkomstig het desbetreffend scenario rampbestrijdingsplan/calamiteitenplan)] gehouden;

òf

In de periode van 1 januari 2003 tot en met 31 december 2006 zijn twee schriftelijk geëvalueerde oefeningen op basis van het rampbestrijdingsplan èn calamiteitenplan [staf (minimaal CoRt, CoPi of CTPI) en operationele eenheden (minimaal alle functionarissen en eenheden van gemeente/regio en luchtvaartterrein overeenkomstig het desbetreffend scenario rampbestrijdingsplan/calamiteitenplan)] gehouden;

òf

In de periode van 1 januari 2003 tot en met 31 december 2006 is één schriftelijk geëvalueerde oefening op basis van het rampbestrijdingsplan èn calamiteitenplan [staf (minimaal CoRt, CoPi of CTPI) en operationele eenheden (minimaal alle functionarissen en eenheden van gemeente/regio en luchtvaartterrein overeenkomstig het desbetreffend scenario rampbestrijdingsplan/calamiteitenplan)] gehouden **èn** is minimaal 25% van de daadwerkelijke ongevallen op luchtvaartterreinen schriftelijk geëvalueerd;

òf

In de periode van 1 januari 2003 tot en met 31 december 2006 is één schriftelijk geëvalueerde oefening op basis van het rampbestrijdingsplan (staf , minimaal CoRt, CoPi of CTPI) en het calamiteitenplan [staf (CoRt, CoPi of CTPI) en operationele eenheden (minimaal alle functionarissen en eenheden van luchtvaartterrein overeenkomstig het desbetreffend scenario calamiteitenplan)] **èn** is minimaal 25% van de daadwerkelijke ongevallen op luchtvaartterreinen schriftelijk geëvalueerd.

Evaluatie van zowel de oefeningen van het rampbestrijdingsplan als het calamiteitenplan is op grond van genoemde regelingen wettelijk verplicht. Niet alleen van oefeningen valt veel te leren, maar ook van daadwerkelijke bestrijding van ongevallen op luchtvaartterreinen kan het nodige worden opgestoken. Zelfs de bestrijding van kleine ongevallen, zoals 'paraat aan de baan' of een bermbrand kan fouten in de plannen aan het licht brengen. Daarom wordt bij de waardering ook rekening gehouden met de mate waarin de daadwerkelijke bestrijding van ongevallen schriftelijk is geëvalueerd.

Schema's

6

In de schema's op de volgende bladzijden staan de in het inspectieonderzoek onderscheiden hoofdaspecten en subaspecten vermeld, met daarachter – per subaspect – de weegfactor. Elk hoofd-/subaspect bestaat uit maximaal vijf sfeerbeschrijvingen (de prestatieniveau's) met daaraan gekoppeld een kwalitatieve beoordeling (--, -, 0, +, ++).

1	Rampbestrijdingsplan	Weegfactor	Score
1.1	Aanwezigheid en totstandkoming rampbestrijdingsplan (vraag 2.1 vragenlijst gemeente)	1	
--	Er is geen plan, of Aan de totstandkoming van het plan hebben de (regionale) brandweer, de GHOR, de regionale politie, de Koninklijke Marechaussee de exploitant en/of de basiscommandant van het (militaire) luchtvaartterrein niet meegewerkt		1
-	Aan de totstandkoming van het plan hebben minimaal de (regionale) brandweer, de GHOR, de regionale politie de Koninklijke Marechaussee de exploitant en/of basiscommandant van het (militaire) luchtvaartterrein meegewerkt en het plan is (nog) niet door de burgemeester vastgesteld.		2
0	Aan de totstandkoming van het plan hebben minimaal de (regionale) brandweer, de GHOR, de regionale politie, de Koninklijke Marechaussee en de exploitant en/of basiscommandant van het (militaire) luchtvaartterrein meegewerkt en het plan is voor 1 januari 2003 door de burgemeester vastgesteld en het plan is niet actueel.		3
+	Aan de totstandkoming van het plan hebben minimaal de (regionale) brandweer, de GHOR, de regionale politie, de Koninklijke Marechaussee en de exploitant en/of basiscommandant van het (militaire) luchtvaartterrein meegewerkt en het plan is voor 1 januari 2003 door de burgemeester vastgesteld en het plan is wel actueel.		4
++	Aan de totstandkoming van het plan hebben minimaal de (regionale) brandweer, de GHOR, de regionale politie, de Koninklijke Marechaussee en de exploitant en/of basiscommandant van het (militaire) luchtvaartterrein meegewerkt en het plan is na 31 december 2002 door de burgemeester vastgesteld.		5

1	Rampbestrijdingsplan	Weegfactor	Score
1.2	Inhoud rampbestrijdingsplan – onderwerpen (vraag 2.2 vragenlijst gemeente)	1	
--	Er is geen plan of Minder dan 50% van de onderwerpen zoals bedoeld in de vragen 2.2a tot en met 2.2 h van de vragenlijst voor de gemeente zijn minimaal uitgewerkt op het niveau van de 'Leidraad vliegtuigongevallenbestrijding op luchtvaartterreinen' (1997).		1
-	Minimaal 50% van de onderwerpen zoals bedoeld in de vragen 2.2 a tot en met 2.2 h van de vragenlijst voor de gemeente zijn minimaal uitgewerkt op het niveau van de 'Leidraad vliegtuigongevallenbestrijding op luchtvaartterreinen' (1997).		2
0	Alle onderwerpen zoals bedoeld in de vragen 2.2 a tot en met 2.2 h van de vragenlijst voor de gemeente zijn minimaal uitgewerkt op het niveau van de 'Leidraad vliegtuigongevallenbestrijding op luchtvaartterreinen' (1997).		3
+	Alle onderwerpen zoals bedoeld in de vragen 2.2 a tot en met 2.2 h van de vragenlijst voor de gemeente zijn minimaal uitgewerkt op het niveau van de 'Leidraad vliegtuigongevallenbestrijding op luchtvaartterreinen' (1997) en minimaal 50% van de onderwerpen zoals bedoeld in de vragen 2.2 i tot en met 2.2 o van de vragenlijst voor de gemeente zijn minimaal uitgewerkt op het niveau van de 'Leidraad vliegtuigongevallenbestrijding op luchtvaartterreinen' (1997).		4
++	Alle onderwerpen zoals bedoeld in vraag 2.2 van de vragenlijst voor de gemeente zijn minimaal uitgewerkt op het niveau van de 'Leidraad vliegtuigongevallenbestrijding op luchtvaartterreinen' (1997).		5

1	Rampbestrijdingsplan	Weegfactor	Score
1.3	Inhoud rampbestrijdingsplan - protocollen, afspraken en regelingen (vraag 2.3 vragenlijst gemeente)	1	
--	Er is geen plan of Voor minder dan 50% van de organisaties, c.q. personen zoals bedoeld in de vragen 2.3 g tot en met 2.3 l van de vragenlijst voor de gemeente zijn de van belang zijnde bepalingen uit het rampbestrijdingsplan 'luchtvaartterrein' vertaald in aparte operationele (digitale) instructies, schema's, en/of plattegronden, zoals bereikbaarheidskaarten e.d..		1
-	Voor minimaal 50% van de organisaties, c.q. personen zoals bedoeld in de vragen 2.3 g tot en met 2.3 l van de vragenlijst voor de gemeente zijn de van belang zijnde bepalingen uit het rampbestrijdingsplan 'luchtvaartterrein' vertaald in aparte operationele (digitale) instructies, schema's, en/of plattegronden, zoals bereikbaarheidskaarten e.d..		2
0	Voor alle organisaties, c.q. personen zoals bedoeld in de vragen 2.3 g tot en met 2.3 l van de vragenlijst voor de gemeente zijn de van belang zijnde bepalingen uit het rampbestrijdingsplan 'luchtvaartterrein' vertaald in aparte operationele (digitale) instructies, schema's, en/of plattegronden, zoals bereikbaarheidskaarten e.d..		3

	+	Voor alle organisaties, c.q. personen zoals bedoeld in de vragen 2.3 g tot en met 2.3 l van de vragenlijst voor de gemeente zijn de van belang zijnde bepalingen uit het rampbestrijdingsplan 'luchtvaartterrein' vertaald in aparte operationele (digitale) instructies, schema's, en/of plattegronden, zoals bereikbaarheidskaarten e.d. èn voor minimaal 50% van de organisaties, c.q. personen zoals bedoeld in de vragen 2.3 a tot en met 2.3 h van de vragenlijst voor de gemeente zijn de van belang zijnde bepalingen uit het rampbestrijdingsplan 'luchtvaartterrein' vertaald in aparte operationele (digitale) instructies, schema's, en/of plattegronden, zoals bereikbaarheidskaarten e.d..		4
	++	Voor alle organisaties, c.q. personen zoals bedoeld in vraag 2.3 van de vragenlijst voor de gemeente zijn de van belang zijnde bepalingen uit het rampbestrijdingsplan 'luchtvaartterrein' vertaald in aparte operationele (digitale) instructies, schema's, en/of plattegronden, zoals bereikbaarheidskaarten e.d..		5

2	Calamiteitenplan		Weegfactor	Score
2.1	<i>Aanwezigheid en totstandkoming calamiteitenplan (vraag 3.1 vragenlijst luchtvaartterrein)</i>		1	
	--	Er is geen plan, of Aan de totstandkoming van het plan hebben de (regionale) brandweer, de GHOR, de regionale politie, de Koninklijke Marechaussee en de exploitant en/of basiscommandant van het (militaire) luchtvaartterrein niet meegewerkt.		1
	-	Aan de totstandkoming van het plan hebben minimaal de (regionale) brandweer, de GHOR, de regionale politie, de Koninklijke Marechaussee en de exploitant en/of basiscommandant van het (militaire) luchtvaartterrein meegewerkt èn het plan is (nog) niet door de exploitant en/of basiscommandant vastgesteld.		2
	0	Aan de totstandkoming van het plan hebben minimaal de (regionale) brandweer, de GHOR, de regionale politie, de Koninklijke Marechaussee en de exploitant en/of basiscommandant van het (militaire) luchtvaartterrein meegewerkt èn het plan is voor 1 januari 2003 door de exploitant en/of basiscommandant vastgesteld èn wijziging van het plan is wel noodzakelijk.		3
	+	Aan de totstandkoming van het plan hebben minimaal de (regionale) brandweer, de GHOR, de regionale politie, de Koninklijke Marechaussee en de exploitant en/of basiscommandant van het (militaire) luchtvaartterrein meegewerkt èn het plan is voor 1 januari 2003 door de exploitant en/of basiscommandant vastgesteld èn wijziging van het plan is niet noodzakelijk.		4
	++	Aan de totstandkoming van het plan hebben minimaal de (regionale) brandweer, de GHOR, de regionale politie, de Koninklijke Marechaussee en de exploitant en/of basiscommandant van het (militaire) luchtvaartterrein meegewerkt èn het plan is na 31 december 2002 door de exploitant en/of basiscommandant.		5

2	Calamiteitenplan	Weegfactor	Score
2.2	Inhoud calamiteitenplan – onderwerpen' (vraag 3.2 vragenlijst luchtvaartterrein)	1	
--	Er is geen plan of het plan sluit niet volledig aan op het rampbestrijdingsplan of minder dan 50% van de onderwerpen zoals bedoeld in de vragen 2.2 a en 2.2 b, onder 2 tot en met 7 van de vragenlijst voor het luchtvaartterrein zijn minimaal uitgewerkt op het niveau van de 'Leidraad vliegtuigongevallenbestrijding op luchtvaartterreinen' (1997) èn deze onderwerpen sluiten volledig aan op de betreffende onderwerpen van het rampbestrijdingsplan.		1
-	Minimaal 50% van de onderwerpen zoals bedoeld in de vragen 2.2 a en 2.2 b, onder 2 tot en met 7 van de vragenlijst voor het luchtvaartterrein zijn minimaal uitgewerkt op het niveau van de 'Leidraad vliegtuigongevallenbestrijding op luchtvaartterreinen' (1997) èn deze onderwerpen sluiten volledig aan op de betreffende onderwerpen van het rampbestrijdingsplan.		2
0	Alle onderwerpen zoals bedoeld in de vragen 2.2 a en 2.2 b, onder 2 tot en met 7 van de vragenlijst voor het luchtvaartterrein zijn minimaal uitgewerkt op het niveau van de 'Leidraad vliegtuigongevallenbestrijding op luchtvaartterreinen' (1997) èn deze onderwerpen sluiten volledig aan op de betreffende onderwerpen van het rampbestrijdingsplan.		3
+	Alle onderwerpen zoals bedoeld in de vragen 2.2 a en 2.2 b, onder 2 tot en met 7 van de vragenlijst voor het luchtvaartterrein zijn minimaal uitgewerkt op het niveau van de 'Leidraad vliegtuigongevallenbestrijding op luchtvaartterreinen' (1997) èn minimaal 50% van de onderwerpen zoals bedoeld in de vragen 2.2 b, onder 1, 8 en 9, 2.2 c en 2.2 d van de vragenlijst voor het luchtvaartterrein zijn minimaal uitgewerkt op het niveau van de 'Leidraad vliegtuigongevallenbestrijding op luchtvaartterreinen' (1997) èn deze onderwerpen sluiten volledig aan op de betreffende onderwerpen van het rampbestrijdingsplan.		4
++	Alle onderwerpen zoals bedoeld in vraag 2.2 van de vragenlijst voor het luchtvaartterrein zijn minimaal uitgewerkt op het niveau van de 'Leidraad vliegtuigongevallenbestrijding op luchtvaartterreinen' (1997) èn deze onderwerpen sluiten volledig aan op de betreffende onderwerpen van het rampbestrijdingsplan.		5

2	Calamiteitenplan	Weegfactor	Score
2.3	<i>Inhoud calamiteitenplan - protocollen, afspraken en regelingen (vraag 3.3 vragenlijst luchtvaartterrein)</i>	1	
--	Er is geen plan of Het plan sluit niet volledig aan op het rampbestrijdingsplan of voor minder dan 50% van de organisaties, c.q. personen zoals bedoeld in de vragen 2.3 a tot en met 2.3 e van de vragenlijst voor het luchtvaartterrein zijn de van belang zijnde bepalingen uit het calamiteitenplan 'luchtvaartterrein' vertaald in aparte operationele (digitale) instructies, schema's, en/of plattegronden, zoals bereikbaarheidskaarten e.d..		1
-	Voor minimaal 50% van de organisaties, c.q. personen zoals bedoeld in de vragen 2.3 a tot en met 2.3 e van de vragenlijst voor het luchtvaartterrein zijn de van belang zijnde bepalingen uit het calamiteitenplan 'luchtvaartterrein' vertaald in aparte operationele (digitale) instructies, schema's, en/of plattegronden, zoals bereikbaarheidskaarten e.d..		2
0	Voor alle organisaties, c.q. personen zoals bedoeld in de vragen 2.3 a tot en met 2.3 e van de vragenlijst voor het luchtvaartterrein zijn de van belang zijnde bepalingen uit het calamiteitenplan 'luchtvaartterrein' vertaald in aparte operationele (digitale) instructies, schema's, en/of plattegronden, zoals bereikbaarheidskaarten e.d..		3
+	Voor alle organisaties, c.q. personen zoals bedoeld in de vragen 2.3 a tot en met 2.3 e van de vragenlijst voor het luchtvaartterrein zijn de van belang zijnde bepalingen uit het calamiteitenplan 'luchtvaartterrein' vertaald in aparte operationele (digitale) instructies, schema's, en/of plattegronden, zoals bereikbaarheidskaarten e.d.. en voor minimaal 50% van de organisaties, c.q. personen zoals bedoeld in de vragen 2.3 f en 2.3 g van de vragenlijst voor het luchtvaartterrein zijn de van belang zijnde bepalingen uit het calamiteitenplan 'luchtvaartterrein' vertaald in aparte operationele (digitale) instructies, schema's, en/of plattegronden, zoals bereikbaarheidskaarten e.d..		4
++	Voor alle organisaties, c.q. personen zoals bedoeld in de vraag 2.3 van de vragenlijst voor het luchtvaartterrein zijn de van belang zijnde bepalingen uit het calamiteitenplan 'luchtvaartterrein' vertaald in aparte operationele (digitale) instructies, schema's, en/of plattegronden, zoals bereikbaarheidskaarten e.d..		5

3 Multidisciplinaire oefeningen en daadwerkelijke bestrijding (weegfactor 3)

Frequentie van oefenen (vraag 3.1 vragenlijst luchtvaartterreinen en vraag 4.1 vragenlijst gemeente) en *evaluatie van oefeningen en daadwerkelijk ongevalsbestrijdingen* (vraag 3.2 vragenlijst luchtvaartterreinen en vraag 4.2 vragenlijst gemeente)

Oefeningen en daadwerkelijke ongevallen in de periode van 1 januari 2003 tot en met 31 december 2006

Aantal schriftelijk geëvalueerde oefeningen op basis van het rampbestrijdingsplan (staf, minimaal CoRt, CoPi of CTPI) en het calamiteitenplan (staf (CoRt, CoPi of CTPI) en operationele eenheden (minimaal alle functionarissen en eenheden van **luchtvaartterrein** overeenkomstig desbetreffende scenario calamiteitenplan)).

Aantal schriftelijk geëvalueerde oefeningen op basis van het rampbestrijdingsplan **en** calamiteitenplan (staf (minimaal CoRt, CoPi of CTPI) en operationele eenheden (minimaal alle functionarissen en eenheden van **gemeente/regio en luchtvaartterrein** overeenkomstig desbetreffende scenario rampbestrijdingsplan/calamiteitenplan)).

Minimaal 25 % van de daadwerkelijke ongevallen op luchtvaartterreinen is schriftelijk geëvalueerd.

Minimum aantal schriftelijk geëvalueerde stafoefeningen, waarbij functionaris(sen) luchtvaartterrein zijn betrokken (beleidsstaf, regionaal operationeel centrum en/of commando rampterrein) van het rampbestrijdingsplan.

1

2

1

0

2

0

1

0



Score															
3				4						5					
1	0	0	1	2	1	1	0	1	0	≥2	≥2	1	≥2	1	
1	2	1	0	1	2	1	2	1	2	≥2	1	≥2	1	≥2	
		x	x			x	x				x	x			
								1	1					1	1

Rekenvoorbeeld

7

Onderstaande tabel geeft inzicht in het totaal van weegfactoren.

Hoofdonderwerp	Hoofdaspect		Subaspect	
	Omschrijving	Weegfactor	Omschrijving	Weegfactor
De voorbereiding op ongevallen op luchtvaartterreinen	1 Rampbestrijdingsplan	1	1.1 Totstandkoming	1
	2 Calamiteitenplan	1	1.2 Inhoud – onderwerpen	1
			1.3 Inhoud – protocollen, afspraken en regelingen	1
	3 Multidisciplinaire oefeningen en daadwerkelijke bestrijding	3	2.1 Totstandkoming	1
			2.2 Inhoud - onderwerpen	1
			2.3 Inhoud - protocollen, afspraken en regelingen	1

Allereerst worden de subaspecten gewaardeerd. Dit gebeurt door de omschrijving te kiezen die het best past bij de gegeven antwoorden. Past geen enkele omschrijving precies, dan wordt de omschrijving gekozen die het best overeenkomt met de gegeven antwoorden.

Vervolgens wordt voor de hoofdaspecten, die onderverdeeld zijn in subaspecten een score uitgerekend. Dit gebeurt door de scores per subaspect te vermenigvuldigen met de bij het subaspect behorende weegfactor. De aldus verkregen scores worden opgeteld en gedeeld door de som van alle weegfactoren binnen het hoofdaspect. De uitkomst, de score van het hoofdaspect, wordt tot op één cijfer na de komma nauwkeurig bepaald.

Het hoofdonderwerp, de voorbereiding op ongevallen op luchtvaartterreinen bestaat uit drie hoofdaspecten, met ieder een eigen weegfactor. De score voor het hoofdonderwerp wordt bepaald door de (uitgerekende) scores van de hoofdaspecten te vermenigvuldigen met de daarbij behorende weegfactor. De aldus verkregen scores worden opgeteld en gedeeld door de som van de weegfactoren van het hoofdonderwerp.

De uitkomst, de score van het hoofdonderwerp wordt volgens de normale regels (vanaf 0,5 naar boven) afgerond en leidt tot een kwalitatieve beoordeling (--,-, 0, + of ++) van dit hoofdonderwerp.

Gemeente X en luchtvaartterrein Y hebben na het toepassen van het beoordelingsinstrument de volgende scores behaald:

Hoofdonderwerp	Hoofdaspect		Subaspect	
	Omschrijving	Score	Omschrijving	Score
De voorbereiding op ongevallen op luchtvaartterreinen	1 Rampbestrijdingsplan		1.1 Totstandkoming	3
			1.2 Inhoud - onderwerpen	2
			1.3 Inhoud - protocollen, afspraken en regelingen	3
	2 Calamiteitenplan		2.1 Totstandkoming	4
			2.2 Inhoud - onderwerpen	3
			2.3 Inhoud - protocollen, afspraken en regelingen	2
3 Multidisciplinaire oefeningen en daadwerkelijke bestrijding	3			

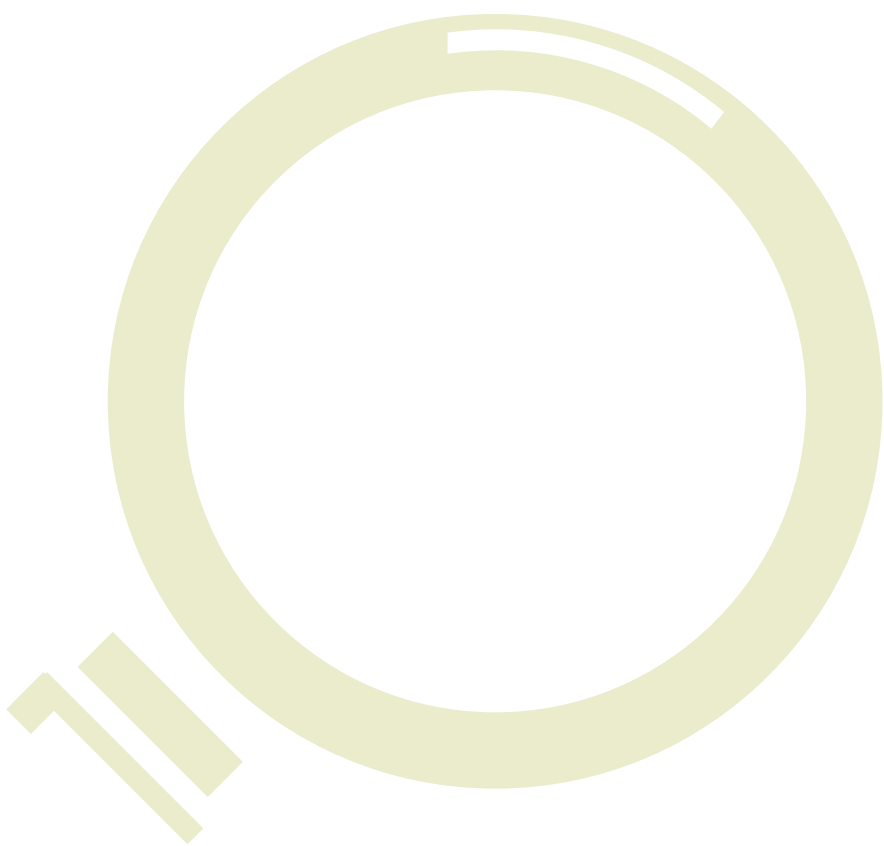
De score van het hoofdaspect 1 wordt als volgt berekend:

Omschrijving	Score	Weegfactor	Score x weegfactor
1.1 Totstandkoming	3	1	3
1.2 Inhoud - onderwerpen	2	1	2
1.3 Inhoud - protocollen, afspraken en regelingen	3	1	3
Totaal		3	8
Score hoofdaspect 1 is $8:3=2,7$ (afgerond 3) en leidt tot de kwalitatieve beoordeling matig tot voldoende (0)			

Voor het hoofdaspect 2 wordt de score op dezelfde manier berekend.

Voor het hoofdonderwerp, de voorbereiding op ongevallen op luchtvaartterreinen leidt dit uiteindelijk tot het volgende resultaat:

Omschrijving	Score	Weegfactor	Score x weegfactor
1 Rampbestrijdingsplan	2,7	1	2,7
2 Calamiteitenplan	3	1	3
3 Multidisciplinaire oefeningen en daadwerkelijke bestrijding	3	3	9
Totaal		5	14,7
Score het hoofdonderwerp is $14,7:5= 2,94$ (afgerond 3) en leidt tot de kwalitatieve beoordeling matig tot voldoende (0)			



Bijlage: Rapportages van de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties aan de Tweede Kamer



Naar aanleiding van het eerste rapport van de (toenmalige) Inspectie Brandweerczorg en Rampenbestrijding omtrent de vliegcrash op 15 juli 1996 met de Belgische C-130 Hercules op de Vliegbasis Eindhoven heeft de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) de Tweede Kamer op 3 oktober 1996 een onderzoek naar de stand van zaken met betrekking tot de voorbereiding op de bestrijding van vliegtuigongevallen op de Nederlandse luchthavens toegezegd. Het gaat in dit onderzoek om zowel de civiele luchthavens als de militaire luchthavens al dan niet met civiel medegebruik. Deze toezegging heeft geresulteerd in drie rapportages aan de Tweede Kamer, namelijk:

- op 2 juni 1997 (25000 VII, nr. 36);
- op 19 maart 1999 (26444, nr. 1);
- op 1 september 2000 (26444, nr. 2).

Brief van 2 juni 1997

De inhoud van de brief van 2 juni 1997 is voornamelijk gebaseerd op het in opdracht van het ministerie van BZK gemaakte rapport 'Voorbereiding op vliegtuigongevallen op luchtvaartterreinen' (mei 1997 opgesteld door het Nibra en Bockholts Bureau voor Beleidsontwikkeling). Het rapport bevat een globale, zogenoemde quick-scan, inventarisatie van de kwaliteit van de organisatorische voorbereiding op vliegtuigongevallen op Nederlandse luchtvaartterreinen. Geïnterviewd is door wie en op welke wijze aan deze voorbereiding vorm en inhoud is gegeven. Tevens is geïnterviewd hoe de samenwerking tussen luchthaven en gemeentelijke overheid is geregeld en vastgelegd en op welke wijze betrokkenen zijn ingevoerd in de gemaakte afspraken. Bij deze inventarisatie is gekeken naar een drietal aspecten, te weten: Wet- en regelgeving, Planvorming en organisatie en Opleiding en oefening. De resultaten van het onderzoek zijn in de rapportage geclusterd naar:

- 1 nationale luchthaven (1);
- 2 regionale luchtvaartterreinen (3);
- 3 militaire luchtvaartterreinen (10);
- 4 kleine luchtvaartterreinen (11).

Ad 1 De voorbereiding ten aanzien van de **nationale luchthaven** is gezien de groot-schaligheid van een geheel ander kaliber dan die op de andere luchtvaartterreinen. Een globale inventarisatie als in dit onderzoek is gehouden, is ontoereikend om alle in dit kader van belang zijnde aspecten volledig in beeld te krijgen.

Uit het onderzoek blijkt dat bij de voorbereiding op basis van de alarmregeling (wordt momenteel calamiteitenplan genoemd) – een samenstel van maatregelen, dat is voorbereid, in geval van een ongeval of voorval op of in de onmiddellijke omgeving van het luchtvaartterrein – structureel wordt samengewerkt en (gezamenlijk) wordt geoefend. Wel zijn verbeteringen mogelijk, bijvoorbeeld ten aanzien van de wederzijdse afstemming en beoefening van bestuurlijke en operationele processen.

Ad 2 Voor de **regionale luchtvaartterreinen** kan met betrekking tot de voorbereiding in zijn algemeenheid het volgende gesteld worden. Voor de organisaties op de luchtvaartterreinen zijn er, conform de vigerende (2 juni 1997) regelgeving, alarmregelingen. En daar waar in de regelgeving al criteria bestaan (nationaal of internationaal) zijn deze gerelateerd aan de bluscapaciteit. Uit het onderzoek is dan ook gebleken dat in de alarmregelingen brandbestrijdingsaspecten nauwkeurig, maar de redding en de geneeskundige ondersteuning veel minder expliciet zijn geregeld. De gemeentelijke organisaties hebben, op een enkele uitzondering na, geen expliciete en bestuurlijk vastgestelde rampbestrijdingsplannen voor vliegtuigongevallen. Wel zijn er in de bestaande (alarm)regelingen van de luchthavens afspraken gemaakt over de leiding aan en de coördinatie van de rampbestrijding. Bestaande operationele plannen en afspraken worden waar nodig geëvalueerd en bijgesteld, hetgeen kan leiden tot formele rampbestrijdingsplannen op gemeentelijk niveau. Ook vindt regelmatig overleg plaats tussen de betrokken organisaties. Wel zijn verbeteringen wenselijk met betrekking tot de frequentie van grootschalige en uitgebreide gezamenlijke oefeningen.

Ad 3 Uit het onderzoek bij de **militaire luchtvaartterreinen** is gebleken dat de militaire voorschriften eveneens de brandbestrijding nauwkeurig regelen maar minder specifiek zijn met betrekking tot redding en geneeskundige ondersteuning. Voor alle militaire luchtvaartterreinen zijn calamiteitenplannen opgesteld door en voor de eigen calamiteitenorganisatie, waarin een medische paraatstelling is opgenomen. De voorbereiding door de gemeentelijke organisatie is in veel gevallen minder gestructureerd en bestaat vaak uitsluitend uit het gemeentelijk rampenplan. Op gemeentelijk niveau is veelal onvoldoende duidelijk welke ongevalsscenario's te verwachten zijn en welke acties van gemeentelijk een bovenlokale organisaties daarbij worden verwacht. Samenwerking tussen organisaties op en buiten het luchtvaartterrein behoeft verbetering. De opgestelde plannen dienen op praktische bruikbaarheid te worden getoetst door gezamenlijk oefenen (zowel operationeel als bestuurlijk).

Ad 4 De **kleine luchtvaartterreinen** voldoen aan de voorschriften zoals deze (inter)nationaal zijn vastgelegd. De voorbereiding door de gemeentelijke organisatie

is minimaal. Dit is gezien de kleinschaligheid van de te verwachten incidenten te rechtvaardigen.

De conclusies in het onderzoeksrapport geeft de minister van BZK, binnen de gegeven wettelijke kaders en onverlet de verantwoordelijkheden van de betrokken bewindslieden, aanleiding de volgende vier stappen te nemen:

- ten eerste blijkt dat bij de planvorming een aantal steeds terugkerende problemen te onderkennen zijn. Zo is de schaal en omvang van de scenario's waarmee de hulpverleningsdiensten geconfronteerd kunnen worden niet altijd eenduidig in te schatten. De potentiële sterkte die nodig is om op deze scenario's adequaat te kunnen reageren is mede hierdoor niet altijd goed aan te geven. Daarbij speelt tevens een rol dat niet altijd een gelijklopende opvatting bestaat over wie welke taken – zoals blussen en redden – dient uit te voeren. Om deze problemen te ondervangen wil de minister van BZK een task-force formeren van deskundigen van de betrokken departementen (Volksgezondheid, Welzijn en Sport, Verkeer en Waterstaat, Defensie en Binnenlandse Zaken) en het veld, die handreikingen en eenduidige criteria gaat opstellen. Hierbij dient naast de brandbestrijding zeker ook de redding en geneeskundige hulpverlening te worden meegenomen. De door de task-force, op basis van de handreikingen en criteria, opgestelde ontwerpscenario's voor diverse categorieën vliegtuigongevallen, vormen de basis voor de verdere, decentraal op te pakken, planvorming;
- ten tweede zullen op lokaal niveau afspraken moeten worden gemaakt omtrent het zodanig oppakken van, dan wel voortzetten van lopende activiteiten gericht op, de voorbereiding dat binnen afzienbare tijd ook praktisch bruikbare resultaten bereikt zijn. De minister van BZK verwacht van een aantal van de desbetreffende regionale brandweren daarbij dat zij hun taak voortvarender en structureler oppakken dan in het onderhavige onderzoek is geconstateerd.
Als termijn waarop de afspraken moeten zijn gemaakt en geoperationaliseerd, stelt de minister van BZK zich hoogstens één jaar voor. De minister van BZK zal de commissarissen van de Koningin verzoeken de voortgang te bewaken en hem verslag van de voortgang uit te brengen;
- ten derde blijkt veelal met betrekking tot de voorbereiding sprake te zijn van een spanningsveld. Enerzijds wordt de nodige energie gestoken in de voorbereiding op de rampenbestrijding, maar anderzijds is – achteraf – vaak te constateren dat diverse zaken beter hadden kunnen worden voorbereid. Ter verkleining van dit spanningsveld moeten landelijk kwaliteitscriteria met betrekking tot de voorbereiding op ongevallen en rampen worden ontwikkeld, een en ander additioneel op de vereisten zoals vastgelegd in de luchtvaartwetgeving. Ook moet een systematiek voor controle op de kwaliteit van de voorbereiding worden uitgewerkt.
Daarbij dient aansluiting te worden gezocht bij het door de Adviescommissie Oefenen Rampenbestrijding (ook wel commissie Hermans genoemd) voorgestelde getrapte systeem van zelftoetsing, collegiale toetsing en toetsing door derden;
- de vierde stap vloeit voort uit de verplichting tot het houden van tweejaarlijkse interdisciplinaire oefeningen, om de hulpverleningsorganisatie op en rond

luchtvaartterreinen te beoefenen en te toetsen. Dit is een internationale verplichting ingevolge het op 7 december 1944 gesloten Verdrag van Chicago inzake de internationale luchtvaart. Voor de exploitanten van de burgerluchtvaartterreinen is deze verplichting opgenomen in de Brandweerregeling Burgerluchtvaartterreinen. Analooq hieraan is voor militaire luchtvaartterreinen een en ander in regelgeving vastgelegd. Deelname van de gemeentelijke en/of regionale besturen en hulpverleningsdiensten aan deze interdisciplinaire oefeningen zou ook verplicht moeten worden. Onderzocht zal worden hoe dit wettelijk vorm gegeven kan worden.

De minister van BZK concludeert dat deze stappen uiteindelijk moeten leiden tot een hoger niveau van de kwaliteit van de voorbereiding op de bestrijding van vliegtuigongevallen op de Nederlandse luchthavens.

Brief van 19 maart 1999

In de hiervoor vermelde brief van 2 juni 1997 is een aantal steeds terugkerende problemen met betrekking tot de planvorming aangegeven. Zo is de schaal en omvang van de scenario's, een voorspellende beschrijving van bepaalde soorten incidenten waarmee de hulpverleningsdiensten geconfronteerd kunnen worden, niet altijd eenduidig in te schatten. De potentiële sterkte die nodig is om op deze scenario's adequaat te kunnen reageren is mede hierdoor niet altijd goed aan te geven. Daarbij speelt tevens een rol dat niet altijd een gelijkkluidende opvatting bestaat over wie welke taken dient uit te voeren.

Eind augustus 1997 is een landelijke werkgroep Verbetering Voorbereiding Vliegtuigongevallen op Luchtvaartterreinen geformeerd die zich met bovenstaande problematiek heeft beziggehouden. Deze werkgroep is samengesteld uit vertegenwoordigers van de ministeries van Defensie, Volksgezondheid, Welzijn en Sport, Verkeer en Waterstaat en van het ministerie van BZK. Daarnaast zijn de provincies, gemeenten en de Nederlandse Vereniging van Luchthavens vertegenwoordigd in de werkgroep. Zij heeft als taak meegekregen om maatscenario's voor diverse categorieën vliegtuigongevallen te ontwerpen. In december 1997 heeft de werkgroep de Leidraad vliegtuigongevallenbestrijding op luchtvaartterreinen uitgebracht.

De ramp met de Hercules en de ontwikkelingen naar aanleiding daarvan hebben geleid tot een verhoging van de bestuurlijke aandacht voor de voorbereiding op vliegtuigongevallen op luchtvaartterreinen. Op basis van de leidraad, die is gezonden aan alle direct betrokken instanties, is men in staat bewuste afwegingen te maken voor het gewenste veiligheidsniveau en het benodigde hulpverleningspotentieel. Daarnaast is de samenwerking tussen instanties binnen en buiten de poort van het luchtvaartterrein verbeterd. Overal waar verbeteringen nodig waren is begonnen met het aanpassen van de bestaande plannen, zowel binnen de poorten van de luchtvaartterreinen als in de gemeenten daar omheen. Dit heeft geleid tot nieuwe rampenplannen, rampbestrijdingsplannen, alarmregelingen, calamiteitenregelingen en

oefeningen om de operationele bruikbaarheid van die plannen te toetsen. Voor een stand van zaken inzake de planvorming per luchtvaartterrein zie tabel D1. Voor een overzicht van de in 1997 en 1998 gehouden en in 1999 voorgenomen oefeningen zie tabel D2. Deze tabel betreft gezamenlijke oefeningen van partijen binnen en buiten de poort van het luchtvaartterrein. Niet weergegeven zijn kleinschalige, operationele oefeningen die vaker per jaar worden gehouden.

Tabel 1: Stand van zaken planvorming (maart 1999)

	Ramp- bestrijdingsplan		Calamiteitenplan (alarmregeling)		Opmerkingen
	Datum vaststelling door burgemeester	Gebaseerd op Leidraad ²¹	Datum vaststelling door exploitant(en)	Gebaseerd op Leidraad	
Beek / Maastricht Aachen Airport	15-12-98	ja	1-5-98	?	
Den Helder / Marine-vliegbasis De Kooy	1-7-98	ja	15-1-98	ja	Nieuw rampbestrijdingsplan wordt eerste kwartaal 1999 vastgesteld.
Eindhoven / Vliegbasis Eindhoven (Eindhoven Airport)	1-8-97	ged.	?	Ged.	Volledige aanpassing rampbestrijdingsplan aan Leidraad voorzien in voorjaar 1999.
Gilze en Rijen / Vliegbasis Gilze-Rijen	1-12-97	ged.	4-97	Ged.	Calamiteitenplan is opgenomen in rampbestrijdingsplan. Aan actualisering van het calamiteitenplan wordt nog gewerkt.
Haarlemmermeer / Amsterdam Airport Schiphol	10-8-98	nee	15-7-98	?	Rampbestrijdingsplan op basis van Leidraad in ontwikkeling. Planning eerste kwartaal 2000.
Leeuwarden / Vliegbasis Leeuwarden	2-7-98	nee	?	?	Aanpassing rampbestrijdingsplan aan Leidraad voorzien vòòr de zomer van 1999.
Lelystad / Lelystad	Niet opgenomen in rapportage van 19 maart 1999				
Rotterdam / Rotterdam Airport	14-3-91	nee	1-10-96	nee	Rampbestrijdingsplan op basis van Leidraad in ontwikkeling.
Tynaarlo / Groningen Airport Eelde	23-2-98	ja	20-2-98	ja	Alarmregeling is opgenomen in rampbestrijdingsplan.
Uden / Vliegbasis Volkel	1-9-97	ja	?	ja	Op grond van incidenteel gebruik door Herculesvliegtuigen heeft de burgemeester besloten planmatig uit te gaan van maatscenario 5 i.p.v. maatscenario 1.
Woensdrecht / Vliegbasis Woensdrecht	24-12-96	nee	24-12-96	nee	Alarmregeling is opgenomen in rampbestrijdingsplan. Op Leidraad gebaseerd rampbestrijdingsplan is op 24-12-98 gereed gekomen. Hierbij is rekening gehouden met incidentele landingen van grotere vliegtuigen met 40 inzittenden.

²¹ Leidraad vliegtuigongevallenbestrijding op luchtvaartterreinen (december 1997)

Tabel 2: Uitgevoerde en voorgenomen gezamenlijke oefeningen (per maart 1999)

Luchtvaartterrein	Aantal oefeningen		
	Uitgevoerd 1997	Uitgevoerd 1998	Uitgevoerd 1999
Beek / Maastricht Aachen Airport	3	2	3
Den Helder / Marine-vliegbasis De Kooy	4	1	2
Eindhoven / Vliegbasis Eindhoven (Eindhoven Airport)	3	3	3
Gilze en Rijen / Vliegbasis Gilze-Rijen	2	1	1
Haarlemmermeer / Amsterdam Airport Schiphol	1	1	1
Leeuwarden / Vliegbasis Leeuwarden	1	1	1
Lelystad / Lelystad	Niet opgenomen in rapportage van 19 maart 1999		
Rotterdam / Rotterdam Airport	1	-	1
Tynaarlo / Groningen Airport Eelde	2	1	1
Uden / Vliegbasis Volkel	2	1	4
Woensdrecht / Vliegbasis Woensdrecht	1	-	1

Geconcludeerd kan worden dat vooruitgang is geboekt. Er is sprake van bewustwording van de complexiteit die samenhangt met voorbereiding op vliegtuigongevallen op luchtvaartterreinen. De samenwerking tussen de betrokken instanties is op een hoger niveau gebracht. Nieuwe rampbestrijdingsplannen zijn tot stand gekomen en aan de nadere uitwerking en detaillering van de plannen wordt gewerkt. De staatssecretaris van BZK constateert dat de inspanningen van rijkszijde om het proces op gang te brengen hun vruchten hebben afgeworpen. De bewaking van de voortgang van de verdere detaillering van de plannen en het oordeel over de kwaliteit daarvan zijn in handen van de daartoe verantwoordelijken. De staatssecretaris zal de commissarissen der Koningin in de provincies verzoeken hem op gezette tijden te rapporteren over de voortgang. Daarnaast kondigt de staatssecretaris per 1 januari 2000 een algemene maatregel van bestuur aan met betrekking tot rampbestrijdingsplannen voor luchtvaartterreinen.

Brief van 1 september 2000

Deze brief geeft een overzicht van de stand van zaken van de voorbereiding op de rampenbestrijding in de periode van 1998 tot en met 2000, bij luchtvaartterreinen, Nationaal Plan Kernongevallenbestrijding (NPK-)objecten en Seveso-inrichtingen. In deze paragraaf wordt alleen het overzicht van de stand van zaken van de luchtvaartterreinen weergegeven. De stand van zaken is gebaseerd op een inventarisatie die begin 2000 op verzoek van de staatssecretaris van BZK door de commissarissen der Koningin is uitgevoerd. De inventarisatie is in het bijzonder gericht op de aanwezigheid van rampbestrijdingsplannen en de beoefening ervan. Deze aspecten vormen namelijk belangrijke indicatoren voor de (kwaliteit van de) voorbereiding op de rampenbestrijding.

Wettelijk kader

Artikel 7 van de Wet rampen en zware ongevallen (Wrzo) verplicht de burgemeester tot het opstellen van een rampbestrijdingsplan voor rampen en zware ongevallen waarvan de plaats, aard en gevolgen voorzienbaar zijn. Er worden geen nadere eisen gesteld aan de inhoud van een rampbestrijdingsplan en het beoefenen ervan.

Voor luchtvaartterreinen geldt op dit moment (september 2000) geen specifieke regelgeving voor het opstellen van een rampbestrijdingsplan en het beoefenen ervan. In december 1997 is door het ministerie van BZK de leidraad vliegtuigongevallenbestrijding op luchtvaartterreinen uitgebracht. De leidraad bevat aanwijzingen voor de burgemeester voor het opstellen van een rampbestrijdingsplan en de inhoud ervan, alsmede de verantwoordelijkheid om dit plan gezamenlijk, met de exploitant van het luchtvaartterrein te beoefenen. Hiervoor wordt tevens de frequentie en het type oefening genoemd.

Samenvatting inventarisatie

De inventarisatie betreft luchtvaartterreinen met een brandrisico klasse 3 en hoger. Dit betekent dat kleine civiele luchtvaartterreinen buiten beschouwing zijn gelaten. Het type vliegtuigen, dat deze terreinen aandoet bevat twee tot vier inzittenden. Hiervoor behoeft geen rampbestrijdingsplan te worden opgesteld. Op grond van de Brandweerregeling burgerluchtvaartterreinen beschikken deze luchtvaartterreinen wel over een alarmregeling.

De nationale, regionale burger- en militaire luchtvaartterreinen hebben een recent door de burgemeester vastgesteld en/of geactualiseerd rampbestrijdingsplan.

De rampbestrijdingsplannen worden zowel op operationeel als bestuurlijk niveau beoefend. Per luchtvaartterrein worden jaarlijks op kleinere schaal mono- en multidisciplinaire oefeningen gehouden. Er vindt minimaal één keer per twee jaar een grootschalige multidisciplinaire oefening plaats. Gemiddeld wordt eens in de twee jaar bestuurlijk geoefend.

Conclusies

Deze rapportage bevat met name kwantitatieve gegevens over de rampbestrijdingsplannen en de beoefening ervan. Over de kwaliteit van de betreffende rampbestrijdingsplannen en de beoefening ervan kan geen uitspraak gedaan worden, omdat de geldende regelgeving (1998-1999) geen kwaliteitseisen voor rampbestrijdingsplannen en het beoefenen ervan zijn vastgelegd.

Alle gemeenten met luchtvaartterreinen (uitgezonderd kleine civiele) hebben, op grond van de algemene verplichting (art. 7 Wrzo), een rampbestrijdingsplan vastgesteld. Hierbij zijn de aanwijzingen uit de leidraad vliegtuigongevallenbestrijding in het algemeen opgevolgd.

Acties

De Interprovinciale Commissie Openbare Veiligheid (ICOV) is gestart met de ontwikkeling van een provinciaal toetsingskader voor de beoordeling van rampbestrijdingsplannen. De staatssecretaris van BZK verwacht dat dit toetsingskader zal bijdragen aan de bevordering van de kwaliteit van deze plannen. Hij verheugt zich over dit initiatief en zal dit proces waar mogelijk ondersteunen.

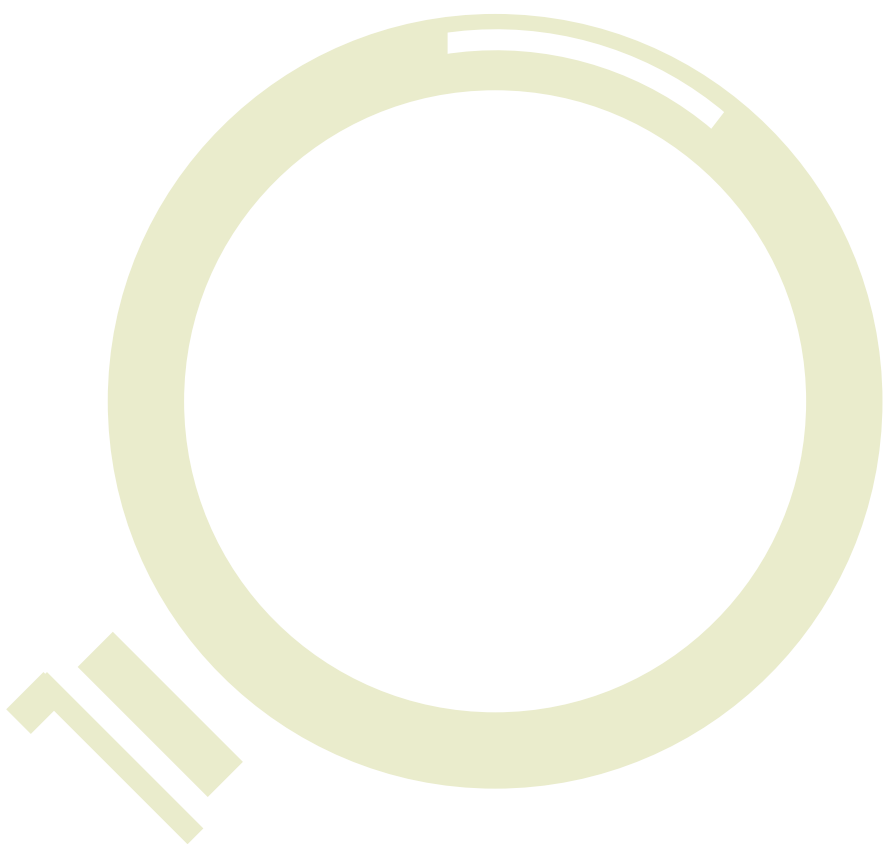
Thans zijn de commissarissen van de Koningin verantwoordelijk voor het toetsen van rampenplannen en rampbestrijdingsplannen. Vooruitlopend op de in de Beleidsnota Rampenbestrijding voorgestelde uitbreiding van de bevoegdheden van de commissarissen van de Koningin ten aanzien van de voorbereiding van de rampenbestrijding zal de staatssecretaris van BZK de commissarissen van de Koningin verzoeken hem te rapporteren over de voorbereidingsactiviteiten van de regio's. Tevens zal hij de besturen van de regionale brandweren verzoeken de actuele stand van zaken over de stand van zaken over de voorbereiding op de rampenbestrijding voor luchtvaartterreinen, NPK-objecten en Seveso-inrichtingen mee te nemen in de jaarlijkse rapportage over de invoeringsplannen. Tevens heeft de staatssecretaris van BZK de regionale besturen verzocht om ook de commissarissen van de Koningin te informeren over deze rapportages.

De verplichting om een rampbestrijdingsplan voor luchtvaartterreinen op te stellen, wordt binnenkort bij AMvB (luchtvaartterreinen) vastgesteld. Hierin wordt tevens een oefenverplichting opgelegd om dit rampbestrijdingsplan met de exploitanten van het luchtvaartterrein te beoefenen. De AMvB is voor advies aan de VNG verzonden en zal naar verwachting op 1 januari 2001 in werking treden.

Bronnen



- Arbeidsomstandighedenwet (Staatsblad 2006; 675);
- Besluit brandweerpersoneel (Staatsblad 2002;158);
- Besluit kwaliteitscriteria planvorming rampenbestrijding (Staatsblad, 2004; 241);
- Besluit rampbestrijdingsplannen luchtvaartterreinen (Staatsblad 2001; 402);
- Bestuurlijke aansturing brandweezorg (Inspectie OOV, december 2006);
- Brandweerregeling burgerluchtvaartterreinen (Staatscourant 27-7-2004; nr. 141);
- Brandweerwet 1985 (Staatsblad 1985; 87);
- Ingevulde vragenlijsten in het kader van het onderzoek 'Voorbereiding op ongevallen op luchtvaartterreinen' (Inspectie OOV, 2007);
- Interviewverslagen in het kader van het onderzoek 'Voorbereiding op ongevallen op luchtvaartterreinen' (Inspectie OOV, 2007);
- Leidraad vliegtuigongevallenbestrijding op luchtvaartterreinen (Ministerie van BZK, 1997);
- Memorie van Toelichting. Bepalingen over de brandweezorg, de rampenbestrijding, de crisisbeheersing en de geneeskundige hulpverlening (Wet veiligheidsregio's) (Ministerie van BZK, 13 juli 2007);
- Model-incidentevaluatie (NVBR, oktober 2005);
- Model-verordening brandveiligheid en hulpverlening (VNG, 1996);
- Nader rapport inzake het voorstel van wet, houdende bepalingen over de brandweezorg, de rampenbestrijding, de crisisbeheersing en de geneeskundige hulpverlening (Wet veiligheidsregio's) (Ministerie van BZK, 13 juli 2007);
- Toetsingskader voor het rampbestrijdingsplan (tevens verslag van bevindingen) (Interprovinciale Commissie Openbare Orde en Veiligheid, 22 juni 2004);
- Vakbekwaamheid Brandweer (Inspectie OOV, juni 2004);
- Veiligheidsbewustzijn bij brandweerpersoneel (Inspectie OOV, december 2004);
- Voorstel van wet: Bepalingen over de brandweezorg, de rampenbestrijding, de crisisbeheersing en de geneeskundige hulpverlening (Wet veiligheidsregio's) (Ministerie van BZK, 13 juli 2007);
- Wet rampen en zware ongevallen (Staatsblad 1985; 88).



Knelpunten, 'good practices' en beleidsontwikkelingen



Tijdens het onderzoek bij de elf gemeenten en luchtvaartterreinen is gevraagd naar de knelpunten en zijn eventuele 'good practices' geïnventariseerd. Deze inventarisatie geeft een goed inzicht welke problemen de gemeenten/luchtvaartterreinen tegenkomen bij de voorbereiding op ongevallen op luchtvaartterreinen. Indien een gemeente/luchtvaartterrein een bepaald knelpunt niet aangeeft, betekent dit niet automatisch dat dat knelpunt niet aanwezig is. Het is alleen niet genoemd als een als zodanig ervaren knelpunt. Soms wordt een probleem door een gemeente en/of luchtvaartterrein opgelost. Een aantal van deze oplossingen kan worden aangemerkt als 'good practice' en worden in deze paragraaf weergegeven, omdat andere gemeenten/luchtvaartterreinen daarmee wellicht één of meer van hun problemen kunnen oplossen. Deze 'good practices' zijn als zodanig genoemd door een gemeente/luchtvaartterrein en zijn door het onderzoeksteam niet op hun merites getoetst. Nieuwe (beleids)ontwikkelingen kunnen gemeenten/luchtvaartterreinen ook de helpende hand bieden. Daarom hebben de onderzoekers gesprekken gevoerd met medewerkers van het ministerie van BZK, het ministerie van Defensie en het ministerie van Verkeer en Waterstaat om hiervan een beeld te krijgen. Tijdens deze gesprekken is ook gevraagd naar knelpunten die de ministeries ervaren met betrekking tot de voorbereiding op ongevallen op luchtvaartterreinen.

Knelpunten

In de volgende tabel is aangegeven welke knelpunten de diverse actoren hebben genoemd.

Tabel 1: Knelpunten													
Knelpunten	Gemeenten/luchtvaartterreinen										Ministeries		
	Beek/Maastricht Aachen Airpo.	Den Helder/De Kooy	Eindhoven/Vliegbasis	Gilze en Rijen/Vliegbasis	Haarlemmermeer/Schiphol	Leeuwarden/Vliegbasis	Lelystad/Airport	Rotterdam/Airport	Tynaarlo / Groni. Eelde Airport	Uden/Vliegbasis Volkel	Woensdrecht/Vliegbasis	BZK	Defensie (MLA)
Algemeen (samenwerking/communicatie/Leidraad vliegtuigongevallenbestrijding op luchtvaartterreinen)													
De GHOR loopt (fors) achter bij de andere partijen (gemeente/brandweer/politie/KMAR).					X								
De leidraad is 10 jaar oud en aan herziening toe.					X								
De (nieuwe) regionale indeling ten opzichte van het luchtvaartterrein is niet praktisch inzake burenhulp.					X								

Tabel 1: Knelpunten

Knelpunten	Gemeenten/luchtvaartterreinen										Ministeries			
	Beek/Maastricht Aachen Airpo.	Den Helder/De Kooy	Eindhoven/Vliegbasis	Gilze en Rijen/Vliegbasis	Haarlemmermeer/Schiphol	Leeuwarden/Vliegbasis	Lelystad/Airport	Rotterdam/Airport	Tynaarlo /Groni. Eelde Airport	Uden/Vliegbasis Volkel	Woensdrecht/Vliegbasis	BZK	Defensie (MLA)	VenW
De bestuurlijke structuur is niet ingericht op het internationale karakter van het luchtvaartterrein. Deze is nog gebaseerd op de lokale burgemeester.					x									
Bereikbaarheid: de snelwegen stromen vol, hulpdiensten kunnen er niet langs.					x									
De disciplines van het Rijk sluiten niet goed aan op de bestaande structuur: <ul style="list-style-type: none"> • zonder overleg en verkeerd afkruisen van de snelweg; • de nieuwe poot 'Terreur' en het ontstaan van zogenaamde restricted areas; • de gezondheidspoot (infectieziekten): Voorheen waren rampen 'voor de brandweer', nu wordt dat verbreed. Dit werkt in de praktijk (nog) niet goed.					x									
Bij de (bestuurlijke) besluitvorming wordt niet altijd meegewogen wat het effect is van maatregelen voor de bedrijfsvoering van het luchtvaartterrein.														x
De betekenis van gehanteerde begrippen is niet voor alle partijen (met name bestuurders) eenduidig, bijvoorbeeld luchtvaartterrein open/dicht of luchtruim open/dicht.					x									
Mate van geheimhouding Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding zorgt voor onduidelijkheid en bemoeilijkt het operationele werk.					x									
Bij de certificering van luchtvaartterreinen door de Inspectie VenW wordt geen rekening gehouden met het maatscenario waar rampbestrijdingsplan en calamiteitenplan vanuit gaan. Door certificering zijn zaken meer 'op afstand' gekomen. De verantwoordelijkheden van de exploitant van de luchthaven zijn aangescherpt. Door middel van het uitoefenen van toezicht op de onderliggende bedrijfsprocessen ziet de Inspectie VenW erop toe hoe de exploitant invulling geeft aan zijn verantwoordelijkheden. In die hoedanigheid kijkt de Inspectie VenW ook naar de wijze waarop de processen in het calamiteitenplan worden uitgevoerd														x

Tabel 1: Knelpunten

Knelpunten	Gemeenten/luchtvaartterreinen											Ministeries		
	Beek/Maastricht Aachen Airpo.	Den Helder/De Kooy	Eindhoven/Vliegbasis	Gilze en Rijen/Vliegbasis	Haarlemmermeer/Schiphol	Leeuwarden/Vliegbasis	Lelystad/Airport	Rotterdam/Airport	Tynaarlo / Groni. Eelde Airport	Uden/Vliegbasis Volkel	Woensdrecht/Vliegbasis	BZK	Defensie (MLA)	VenW
door de exploitant van de luchthaven. De Inspectie VenW kijkt hierbij niet naar het bovenliggende rampbestrijdingsplan van de betrokken gemeente. Wel kan de Inspectie VenW onderzoeken in hoeverre er een relatie is tussen het calamiteitenplan en het rampbestrijdingsplan en welke processen hiervoor zijn. In de rapportages naar aanleiding van onderzoeken op dit gebied en de respectievelijke bevindingen kan de Inspectie VenW echter alleen verwijzen naar de (wettelijke) verantwoordelijkheden van de exploitant van het luchtvaartterrein. Eventuele (vermoede) tekortkomingen in relatie tot het bovenliggende rampbestrijdingsplan vallen buiten de verantwoordelijkheden van de Inspectie VenW.														
Het aansluiten van de regelgevingen (Besluit rampbestrijdingsplannen luchtvaartterreinen en Brandweerregeling burgerluchtvaartterreinen 2004) is niet 100%. Met name de frequentie van oefenen sluit niet aan.												X	X	
Werkvloer defensie/gemeenten weten elkaar te vinden. Dit geldt niet overall voor de werkvloer defensie/regionale brandweer.												X		
De werktijden, de aparte status van het (militaire) terrein.										X				
Rampbestrijdingsplan														
Rampbestrijdingsplannen leiden vaak tot 'papier'. Het moet echter gaan om het echt verbeteren van de organisatie en werkwijze en het operationeel oefenen daarmee.											X			
Calamiteitenplan														
Het calamiteitenplan biedt vaak meer scenario's (bijvoorbeeld terreur en pandemie) dan de Brandweerregeling burgerluchtvaartterreinen 2004 voorschrijft.													X	
Er is niet altijd een duidelijk (integraal) verantwoordelijke voor het calamiteitenplan. Is onder andere van belang bij het toelaten van 'uitwijkers'.												X	X	

Tabel 1: Knelpunten

Knelpunten	Gemeenten/luchtvaartterreinen										Ministeries			
	Beek/Maastricht Aachen Airpo.	Den Helder/De Kooy	Eindhoven/Vliegbasis	Gilze en Rijen/Vliegbasis	Haarlemmermeer/Schiphol	Leeuwarden/Vliegbasis	Lelystad/Airport	Rotterdam/Airport	Tynaarlo / Groni. Eelde Airport	Uden/Vliegbasis Volkel	Woensdrecht/Vliegbasis	BZK	Defensie (MLA)	VenW
Oefenen														
Capaciteitsgebrek: • Te veel plannen beoefenen. • Regio kan niet faciliteren/geen prioriteit. • Tijdsbeslag voorbereiding grote oefening.	x			x x		x	x		x		x		x	x
Men is bij het opdoen van ervaring afhankelijk van het oefenen omdat ongelukken (gelukkig) zelden gebeuren.														x
Afhankelijkheid van derden: Bij civiele luchtvaartterreinen: beschikbaar stellen vliegtuig door luchtvaartmaatschappij/hoeveelheid luchtverkeer. Bij vliegbases: defensiemedewerkers zijn met andere zaken belast (uitzending Afghanistan). Bestuurlijk: er komen andere zaken tussendoor waardoor groots opgezette oefening wordt afgelast/uitgesteld.	x x							x						
Realistisch oefenen is niet mogelijk, omdat nergens een echte brand mag worden gesticht.							x							
Er is soms spanning in de rolwisseling tussen gemeentelijke- en regionale brandweer bij grote multidisciplinaire oefeningen en open dagen (wie gaat erover/wie doet wat?).						x								

‘Good practices’

In de volgende tabel is aangegeven welke ‘good practices’ de diverse actoren hebben genoemd.

De gemeenten/luchtvaartterreinen, die de ‘good practices’ hebben aangedragen kunnen door collega’s rechtstreeks worden benaderd voor nadere informatie.

Tabel 2: 'Good practices'

'Good practices'	Gemeenten/luchtvaartterreinen										Ministeries		
	Beek/Maastricht Aachen Airpo.	Den Helder/De Kooy	Eindhoven/Vliegbasis	Gilze en Rijen/Vliegbasis	Haarlemmeer/Schiphol	Leeuwarden/Vliegbasis	Lelystad/Airport	Rotterdam/Airport	Tynaarlo / Groni. Eelde Airport	Uden/Vliegbasis Volkel	Woensdrecht/Vliegbasis	BZK	Defensie (MLA)
Algemeen (samenwerking/communicatie)													
Het werken met checklisten.								X					
De organisatie rondom de open dagen. Hiervoor is een stuurgroep met beslissingsbevoegdheid ingesteld.					X	X							
Certificering van het luchtvaartterrein.					X		X						
Bekendheid van een speciaal legitimatiebewijs zodat bij de toegang geen oponthoud ontstaat.			X										
Het ontwikkelen van een routeringsysteem met kleurcodes op luchtvaartterrein waardoor bovenwinds aanrijden mogelijk is.								X					
Incidenten worden bijvoorbeeld door Ovd's vastgelegd in een verslag.								X	X				
Kennisoverdracht door operationele functionaris tijdelijk op bureaufunctie te zetten.								X					
De militaire vliegbases beschikken over professioneel personeel, modern materieel, voldoende capaciteit, goede oefenmogelijkheden en intern evaluatiesysteem e.d..												X	
Verbetering samenwerking door: <ul style="list-style-type: none"> • het instellen van een beheersgroep en stuurgroep; • samenwerking tussen Officier van Dienst brandweer en Airport Fire Officer; • allerlei vormen van regulier overleg gemeente/exploitant/basis (formeel/informeel); • het jaarlijks organiseren van een middelgrote oefening op de basis; • gevoel van gelijkwaardigheid, vertrouwen en respect gemeente versus militair; • convenant omtrent de samenwerking tussen Defensie en gemeente (afspraken liggen vast en zijn niet vrijblijvend). 	X	X	X		X	X	X		X	X			
Rampbestrijdingsplan													
Piketfunctie ambtenaar OOV zodat er altijd iemand is die het proces op kan starten.									X				
De planvorming (het clusteren van rampbestrijdingsplannen waardoor meerdere rampbestrijdingsplannen gelijktijdig beoefend kunnen worden).							X						

Tabel 2: 'Good practices'

'Good practices'	Gemeenten/luftvaartterreinen										Ministeries			
	Beek/Maastricht Aachen Airpo.	Den Helder/De Kooy	Eindhoven/Vliegbasis	Gilze en Rijen/Vliegbasis	Haarlemmermeer/Schiphol	Leeuwarden/Vliegbasis	Lelystad/Airport	Rotterdam/Airport	Tynaarlo / Groni. Eelde Airport	Uden/Vliegbasis Volkel	Woensdrecht/Vliegbasis	BZK	Defensie (MLA)	VenW
Betrekken van beslissingsbevoegde sleutel-functionarissen bij de totstandkoming van afspraken, zodat vertragingen in de besluitvorming worden voorkomen.						x								
Kleurenkolommen in rampbestrijdingsplan waardoor taken voor elke discipline helder zijn.							x							
Een breed scala van partijen is vertegenwoordigd bij de totstandkoming van het rampbestrijdingsplan, daardoor weinig discussie achteraf.								x						
Werkinstructies voor leden CoPi, ROT etc., geënt op veranderde kijk op planvorming.	x													
Calamiteitenplan														
Verregaande integratie van commando-structuur: Ovd-marine handelt incident af en stuurt wanneer civiele inzet nodig is ook civiele eenheden aan. Ovd-civil neemt zitting in CoPi en blijft verantwoordelijk.		x												
De commandolijnen bij kleinschalige incidenten (die Defensie intern afhandelt) functioneren goed. Dit verandert als de gemeente de leiding overneemt. Door oefenen kan dit worden verbeterd.													x	
Oefenen														
Oefenleider aanwezig van de regionale brandweer.						x								
Het invulling geven aan continue verbetering en daarmee voldoen aan de Deming-cirkel en daarmee komen tot OHSAS-certificering.						x								
Delen van oefenscenario's met andere luchtvaartterreinen.					x									
De meerwaarde van virtueel oefenen voor bevelvoerende, OVD's en CoPi-vertegenwoordigers.										x				
Grondige schriftelijke evaluaties van iedere oefening en incident.						x								
Rondleiding op de basis met alle Cort-deelnemers zodat de infrastructuur van het terrein bekend wordt.			x											
Rondleiding voor het personeel op lagere niveau's zodat men op elkaar is ingespeeld.			x											
Oefenbijstand van andere diensten en/of gemeenten wanneer regio geen capaciteit heeft. Desgewenst krijgt de civiele brandweer hulp van de marine bij het oefenen (o.a. helikopter inzet).		x												
		x												



Inspectie
OPENBARE ORDE
EN VEILIGHEID

Defensie

