

Vergaderjaar 2002–2003

24 814

Vliegcramp Eindhoven

Nr. 20

¹ Samenstelling:

Leden: De Vries (PvdA), Bakker (D66), Koen-
ders (PvdA), van Beek (VVD), Karimi (GL),
Timmermans (PvdA), van Bommel (SP),
Vendrik (GL), Albayrak (PvdA), voorzitter,
Wilders (VVD), Balemans (VVD), van Baalen
(VVD), Snijder-Hazelhoff (VVD), van Winsen
(CDA), van den Brink (LPF), Mastwijk (CDA),
Aasted-Madsen-van Stiphout (CDA), Herben
(LPF), Ondervoorzitter, Kortenhorst (CDA),
Huizinga-Heringa (CU), Brinkel (CDA), van
Velzen (SP), Algra (CDA), Haverkamp (CDA),
Straub (PvdA), Blom (PvdA) en Eijnsink (PvdA).
Plv. leden: Van Dam (PvdA), Vacature (D66),
Waalkens (PvdA), Cornielje (VVD), Halsema
(GL), Fierens (PvdA), de Ruiter (SP), van den
Brand (GL), Adelmund (PvdA), Hofstra (VVD),
Van Miltenburg (VVD), Visser (VVD), Oplaat
(VVD), de Haan (CDA), Nawijn (LPF), Smilde
(CDA), Ferrier (CDA), Hermans (LPF), Bruls
(CDA), van der Staaij (SGP), Van Dijk (CDA), de
Wit (SP), de Vries (CDA), Ormel (CDA), van
Heemst (PvdA), Tichelaar (PvdA) en
Noorman-den Uyl (PvdA).

² Samenstelling:

Leden: Van Fessem (CDA), Kalsbeek (PvdA),
van Heemst (PvdA), Noorman-den Uyl (PvdA),
voorzitter, Vos (GL), Cornielje (VVD), Adel-
mund (PvdA), de Wit (SP), van Beek (VVD),
ondervoorzitter, van der Staaij (SGP), Luchten-
veld (VVD), de Pater-van der Meer (CDA), van
As (LPF), Lazrak (SP), Wolfsen (PvdA), Tonkens
(GL), Smilde (CDA), Spies (CDA), Eerdmans
(LPF), Sterk (CDA), Haverkamp (CDA), Straub
(PvdA), Boelhouwer (PvdA), Hirs Ali (VVD),
Szabó (VVD), Vacature (CDA) en Vacature
(D66).

Plv. leden: Van Bochove (CDA), de Vries
(PvdA), Dijsselbloem (PvdA), Fierens (PvdA),
Halsema (GL), Schippers (VVD), Dubbelboer
(PvdA), Kant (SP), Rijpstra (VVD), Slob (CU),
Wilders (VVD), Rambocus (CDA), Varela (LPF),
Vergeer-Mudde (SP), van Nieuwenhoven
(PvdA), van Gent (GL), Algra (CDA), Çörüz
(CDA), Nawijn (LPF), Atsma (CDA), Bruls

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 3 juli 2003

De vaste commissies voor Defensie¹, voor Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties², voor Volksgezondheid, Welzijn en Sport³, voor
Verkeer en Waterstaat⁴ en voor Justitie⁵ hebben naar aanleiding van de
brief van de staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijks-

(CDA), Hamer (PvdA), Leerdam, MFA (PvdA),
Griffith (VVD), Balemans (VVD), Meijer (CDA)
en Giskes (D66).

³ Samenstelling:

Leden: Terpstra (VVD), voorzitter, van der Vlies
(SGP), Kalsbeek (PvdA), Rijpstra (VVD), Bakker
(D66), Buijs (CDA), Atsma (CDA), ondervoor-
zitter, Arib (PvdA), Vendrik (GL), Kant (SP),
Smilde (CDA), Omtzigt (CDA), Smits (PvdA),
Örgü (VVD), Verbeet (PvdA), van Oerle-van der
Horst (CDA), Vergeer-Mudde (SP), Vietsch
(CDA), Tonkens (GL), Joldersma (CDA), van
Heteren (PvdA), Nawijn (LPF), Van Dijken
(PvdA), Timmer (PvdA), Van Miltenburg (VVD),
Hermans (LPF) en Schippers (VVD).

Plv. leden: Geluk (VVD), Rouvoet (CU), Verdaas
(PvdA), Griffith, MPA (VVD), van der Ham
(D66), Ferrier (CDA), Çörüz (CDA), Blom
(PvdA), Halsema (GL), Gerkens (SP), Mosterd
(CDA), Eski (CDA), Dijsselbloem (PvdA),
Weekers (VVD), Tjon-A-Ten (PvdA), Aasted-
Madsen-van Stiphout (CDA), de Ruiter (SP),
Ormel (CDA), van Gent (GL), Van Loon-
Koomen (CDA), Waalkens (PvdA), Varela (LPF),
Bussemaker (PvdA), Heemskerk (PvdA), Blok
(VVD), Kraneveldt (LPF) en Hirs Ali (VVD).

⁴ Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Dijkzma (PvdA),
Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Meijer (CDA),
Van Lith (CDA), Timmermans (PvdA), van
Bommel (SP), van der Staaij (SGP), Koopmans
(CDA), Oplaat (VVD), Geluk (VVD), ten Hoopen
(CDA), Dijsselbloem (PvdA), De Pater-van der
Meer (CDA) voorzitter, Depla (PvdA), van As
(LPF), van den Brand (GL), Duyvendak (GL),
Gerkens (SP), van Haersma Buma (CDA), Bruls
(CDA), van der Ham (D66), Boelhouwer
(PvdA), Dubbelboer (PvdA), De Krom (VVD),

Hermans (LPF) en Dezentjé Hamming-
Bluemink (VVD).

Plv. leden: Heemskerk (PvdA), Tichelaar
(PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Hessels
(CDA), Eurlings (CDA), Smeets (PvdA), de
Ruiter (SP), Huizinga-Heringa (CU), Buijs
(CDA), de Grave (VVD), Szabó (VVD), van
Winsen (CDA), Van Dijken (PvdA), Haverkamp
(CDA), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Vos
(GL), Halsema (GL), Vergeer-Mudde (SP),
Jager (CDA), Mastwijk (CDA), Giskes (D66),
Van Dam (PvdA), Verdaas (PvdA), van Beek
(VVD), van den Brink (LPF) en Luchtenveld
(VVD).

⁵ Samenstelling:

Leden: van de Camp (CDA), voorzitter, de Vries
(PvdA), van Heemst (PvdA), Dittich (D66), Vos
(GL), Rouvoet (CU), Adelmund (PvdA), de Wit
(SP), Albayrak (PvdA), Van Fessem (CDA),
Luchtenveld (VVD), Wilders (VVD), Weekers
(VVD), Çörüz (CDA), Verbeet (PvdA), onder-
voorzitter, Lazrak (SP), Wolfsen (PvdA),
Tonkens (GL), de Vries (CDA), van Haersma
Buma (CDA), Eerdmans (LPF), Van
Vroonhoven-Kok (CDA), Varela (LPF), Straub
(PvdA), Griffith (VVD), Visser (VVD) en De
Pater-van der Meer (CDA).

Plv. leden: Vacature (CDA), Dijsselbloem
(PvdA), Timmer (PvdA), Van der Laan (D66),
Halsema (GL), van der Staaij (SGP), Kalsbeek
(PvdA), van Velzen (SP), Tjon-A-Ten (PvdA),
Ormel (CDA), van Baalen (VVD), Blok (VVD),
Hirs Ali (VVD), Jager (CDA), van Heteren
(PvdA), Vergeer-Mudde (SP), Arib (PvdA),
Karimi (GL), Buijs (CDA), Sterk (CDA), Nawijn
(LPF), Joldersma (CDA), Hermans (LPF), Van
Dijken (PvdA), Örgü (VVD), Rijpstra (VVD) en
Aasted-Madsen-van Stiphout (CDA).

relaties, mede namens de staatssecretaris van Defensie, de staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat en de minister van Justitie d.d. 21 maart 2003, houdende het kabinetsstandpunt ten aanzien van het rapport van de Raad voor de Transportveiligheid inzake de Herculesramp (kamerstuk 24 814, nr. 19), vragen aan de regering gesteld. De vragen zijn door de regering beantwoord bij brief van 30 juni 2003. Vragen en antwoorden zijn hieronder afgedrukt.

De voorzitter van de vaste commissie voor Defensie,
Albayrak

De voorzitter van de vaste commissie voor Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties,
Noorman-den Uijl

De voorzitter van de vaste commissie voor Volksgezondheid, Welzijn en Sport,
Terpstra

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
De Pater-van der Meer

De voorzitter van de vaste commissie voor Justitie,
Van de Camp

De griffier voor deze lijst,
De Boer

Waarom heeft de regering de wettelijke verantwoordelijkheden die voortvloeien uit de Brandweerwet 1985 niet verwerkt in haar reactie? Klopt het dat de ICAO en STANAG-regelingen ondergeschikt zijn aan de Brandweerwet 1985?

Het kabinet heeft in haar reactie ten volle rekening gehouden met de verantwoordelijkheden die voortvloeien uit de Brandweerwet 1985. De Brandweerwet 1985 noemt verschillende verantwoordelijkheden en heeft deze aan verschillende overheidsorganen toebedeeld, waaronder de minister van BZK. Uitgangspunt is dat de gemeenteraad bij verordening de organisatie, het beheer en de taak van de gemeentelijke brandweer regelt. Burgemeester en wethouders hebben de zorg voor het voorkomen, beperken en bestrijden van brand en al wat daarmee samenhangt. De minister van BZK draagt zorg voor weten regelgeving waarin de taken met betrekking tot brandweezorg zijn gedefinieerd en kaders zijn gesteld voor de inrichting van de gemeentelijke brandweezorg.

Met het Besluit rampbestrijdingsplannen luchtvaartterreinen en het wetsvoorstel Kwaliteitsbevordering rampenbestrijding geeft de minister van BZK nader invulling aan deze verantwoordelijkheid. Een overzicht van de verantwoordelijkheidsverdeling bij vliegtuigongevallen is opgenomen in de Leidraad vliegtuigongevallen op luchtvaartterreinen.

ICAO, STANAG's en de Brandweerwet 1985 zijn elkaar aanvullende regelingen voor (vliegtuig)brandbestrijding die ieder een eigen invalshoek hebben; een juridisch hiërarchische verhouding is daarom in dit geval niet aan de orde. De Brandweerwet 1985 regelt taak, structuur en functioneren van de brandweer in algemene zin. De ICAO heeft het borgen van de veiligheid en de efficiency van het wereldwijde burgervliegverkeer ten doel en stelt in dit kader normen voor vliegtuigongevallenbestrijding. STANAG-regelingen zijn internationale afspraken tussen de partners in de NAVO over standaardisatie van militaire procedures en materieel. Veel van de vereisten in de STANAG's op het gebied van de militaire luchtvaart zijn echter weer afkomstig uit de ICAO-regelingen. De in de ICAO-regeling gestelde normen vormen zo de internationale grondslag voor de Luchtvaartwet en bijbehorende uitvoeringsregelingen zoals de Brandweerregeling burgerluchtvaartterreinen. De STANAG's liggen mede ten grondslag aan het KLu/Defensie Voorschrift Brandweer.

Waarom blijft de regering vasthouden aan het tijdstip 18.09, het tijdstip dat het militair personeel met de redding had kunnen beginnen? Is dat niet in strijd met de uitspraak van het gerechtshof te Arnhem? Waarom wijkt de regering daarvan af?

Het kabinet blijft terecht aan genoemd tijdstip vasthouden. Er is geen tegenspraak met de uitspraak van het gerechtshof. Destijds is het kabinet, op grond van de feitenconstructie van de toenmalige Inspectie Brandweezorg en Rampenbestrijding (IBR), tot de opvatting gekomen dat de brandweer een begin had kunnen maken met de reddingsactiviteiten toen om 18.09 uur de «90%»-knock down was bereikt. Door hieraan vast te houden wordt niet in strijd gehandeld met de uitspraak van de rechter. Het kabinet heeft deze zienswijze in de brief van 5 juni 2001 (kenmerk EB 2001/69509) aan de voorzitter van de vaste commissie voor Defensie toegelicht. Zoals het kabinet in deze brief heeft uiteengezet, hebben de strafrechter en de IBR de zaak op fundamenteel verschillende wijzen en vanuit verschillende invalshoeken onderzocht. De rechterlijke uitspraken en de opvatting van het kabinet zijn daarom niet met elkaar in tegenspraak. Korteheidshalve wordt verwezen naar de brief van 5 juni 2001.

De regering stelt dat de Raad voor de Transportveiligheid in zijn rapport in de uitwerking van het concept «blussen is redden» afwijkt van de praktijk-situatie, waarin ook de luchthavenbrandweer zo snel mogelijk een aanvang maakt met reddingswerkzaamheden, ook als de overheids-brandweer nog niet ter plaatse is. De regering geeft aan dat de vraag of de luchthavenbrandweer hiertoe in alle gevallen toereikend is opgeleid en toegerust «onderdeel is van een voortdurende evaluatie». Hiermee is echter niet weergegeven of in het specifieke geval van de Eindhovense situatie opleiding en toerusting inderdaad toereikend waren. Kan de regering hierop een sluitend antwoord geven en aangeven waarop zij zich daarbij baseert?

Zoals in het kabinetsstandpunt reeds is verwoord, bestaat er naar het oordeel van het kabinet geen twijfel aan dat het uitgangspunt in opleidingen en in de praktijk is dat de luchthavenbrandweer zo snel mogelijk een aanvang zal maken met reddingswerkzaamheden. Het primaire doel van de (luchthaven)brandweer is redding, en blussen is hiertoe een middel.

In het specifieke geval van de Eindhovense situatie waren opleiding en toerusting toereikend. Het personeel van de luchthavenbrandweer was gediplomeerd. Daarnaast is kort voor het ongeval met de Hercules nog een *technische* oefening voor *redden en blussen* gehouden. De luchthavenbrandweer was uitgerust met het reddingsmateriaal om een aanvang met de reddingswerkzaamheden te kunnen maken.

Onder de berichtgeving over de voortgang van maatregelen sinds 1996 meldt de regering dat er beleidsmatig en operationeel veel verbeterd is op de gebieden van communicatie en uitwisseling van informatie, multidisciplinaire oefeningen, alarmering, bestuurlijk inzicht in het proces vliegtuig-ongevallenbestrijding en feitelijke brandbestrijding. Deze positieve blik staat in schril contrast met berichten uit het veld dat er met name op het terrein van regelmatige multidisciplinaire oefeningen, communicatie en afstemming en alarmering nog het nodige aan schort. Kan de regering getalsmatig aangeven waar en hoeveel er op de genoemde terreinen is geïnvesteerd en waaruit zij afleidt dat de maatregelen ook tot verbeterde «operationaliteit» van vliegtuigbrandbestrijding hebben geleid?

Met het Besluit rampbestrijdingsplannen luchtvaartterreinen van 16 juli 2001 is een wettelijk kader gecreëerd om aan bovengenoemde problemen tegemoet te komen. Daarnaast is in vervolg op de Herculesramp het project Vliegtuigongevallenbestrijding op luchtvaartterreinen gestart. Dit heeft geleid tot de Leidraad Vliegtuigongevallenbestrijding op luchtvaartterreinen, de actualisering van alle gemeentelijke rampbestrijdingsplannen voor luchtvaartterreinen en calamiteitenplannen voor de luchthavenorganisaties, jaarlijkse oefeningen en vastlegging van dit alles in het Besluit rampbestrijdingsplannen luchtvaartterreinen. Uit rapportages van de provincies over de planvorming en oefeningen blijkt dat, overeenkomstig de beleidslijn, de samenwerking tussen overheidsdiensten en diensten op de luchthavens aanzienlijk is verbeterd.

Op dit moment worden de eerste van een serie van 37 ultramoderne crashtenders afgeleverd voor civiele en militaire luchtvaartterreinen. Deze voertuigen zijn het modernste op het gebied van brandbestrijding en redding; zo maakt uiterst modern snijgereedschap onderdeel uit van het redmateriaal.

De totale investering in de voertuigen, die door de Amerikaanse firma E-one worden geleverd, bedraagt ongeveer € 40 miljoen. Deze vervan-

gingsinvestering wordt gefinancierd door de exploitanten van de civiele luchtvaartterreinen en het Ministerie van Defensie.

Een andere indicatie zijn de investeringen van Amsterdam Airport Schiphol van 1999 tot 2004. Schiphol investeert in die periode ongeveer € 55 miljoen, onder meer voor de aanschaf van 9 van de hiervoor genoemde crashtenders en een reddingsvoertuig en voor de aanleg van een oefencentrum.

Groningen Airport Eelde heeft twee van de hiervoor genoemde crash-tenders à € 2,4 miljoen besteld en Rotterdam Airport heeft het voornemen drie MAC 12-voertuigen van de luchthaven Schiphol over te nemen.

Over de structurele wijze waarop door middel van het instrument Algemene Doorlichting de operationaliteit van de vliegtuigbrandbestrijding wordt getoetst, gaat het antwoord op vraag 7 nader in.

5

Dient naar het oordeel van de regering de regelgeving ten aanzien van de luchthavenbrandweer aangepast te worden aan de praktijk, specifiek met betrekking tot het aanvangen van reddingswerkzaamheden?

De vliegtuigbrandbestrijding is in de Nederlandse regelgeving geregeld in artikel 129 Regeling Toezicht Luchtvaart. Hierin zijn de taken en verantwoordelijkheden van de exploitant c.q. luchthavenbrandweer duidelijk omschreven.

De regering ziet geen aanleiding de regelgeving aan te passen, nu die er geen twijfel over laat bestaan wat de taken en verantwoordelijkheden van de luchthavenbrandweer zijn. Om die ook in de praktijk zo goed mogelijk tot uitdrukking te brengen, zijn het oefenprogramma en het lesmateriaal van de luchthaven brandweerkorpsen daarop afgestemd.

Een vergelijkbare regeling is voor de militaire vliegvelden opgenomen in het Luchtverkeersvoorschrift (LVV) en het Voorschrift Brandweer voor de Koninklijke luchtmacht. De hierin opgenomen bepalingen zijn direct afgeleid van de ICAO-regelgeving en STANAG's. De ICAO-benadering is zeer duidelijk en plaatst alle acties van de luchthavenbrandweer in het teken van de redding: «The principal objective of a rescue and fire fighting service is to save lives».

6

De regering stelt in antwoord op de eerste aanbeveling van de Raad dat wegens de uitermate lage waarschijnlijkheid van vliegtuigongevallen bewust is gekozen voor de instelling van een beperkte brandweercapaciteit op luchthavens die in voorkomend geval wordt aangevuld met capaciteit van overheidsbrandweer. De regering gaat dus niet mee met de aanbeveling om bijvoorbeeld faciliteiten te bieden om naast kerosinebranden ook andere branden te kunnen blussen. Kan de regering aangeven welke reële kosten met de inwilliging van deze aanbevelingen van de Raad gepaard zouden gaan, zodat ook reëel kan worden bepaald of Nederland zich met een dergelijke investering in een uitzonderingspositie zou manoeuvreren?

In het kabinetsstandpunt van 21 maart 2003 stelt de regering dat de West-Europese landen en de Navo, op grond van de uitermate lage waarschijnlijkheid van vliegtuigongevallen en de zeer lage historische frequentie van minder dan één ongeval per miljoen vliegbewegingen, bewust hebben gekozen voor de instelling van een beperkte brandweercapaciteit op luchthavens, die in voorkomend geval wordt aangevuld met capaciteit van de overheidsbrandweer. Tegen deze achtergrond zou de tenuitvoerlegging

van deze aanbeveling van de Raad Nederland inderdaad in een uitzonderingspositie brengen.

Er is geen vergelijkend onderzoek gedaan naar de capaciteit van de luchthavenbrandweer en daaruit voortvloeiende exploitatielasten in andere landen. Dergelijk onderzoek zou geen extra houvast bieden, omdat de verantwoordelijkheids- en beheersstructuur in de verschillende landen niet uniform is. Het rapport van de Raad bevat geen specifieke aanduiding van de gewenste uitbreiding van de luchthavenbrandweer. De onderstaande financiële gegevens zijn dan ook indicatief.

Algemeen

Om de brandbestrijdingstaken op luchthavens te kunnen uitvoeren beschikt de luchthavenbrandweer over een grote variëteit aan blusmiddelen om diverse typen branden te kunnen bestrijden. De omvang van de luchthavenbrandweer is afgestemd op de eerder genoemde taken en kan in voorkomend geval opgeschaald worden met capaciteit van de overheidsbrandweer. De inzet van overheidsbrandweer is echter niet in alle gevallen nodig. Op de «Main Operating Base» vliegvelden Leeuwarden, Twenthe en Volkel wordt overwegend gevlogen met de F-16 met maximaal twee inzittenden. Reddingsacties daarvoor zijn zonder meer met het op de bases beschikbare potentieel – materieel en personeel – uit te voeren. Dit geldt ook voor vluchten per helikopter vanaf Soesterberg, Gilze-Rijen en Woensdrecht.

Kostenindicatie civiel

Indien aan de rand van of op het vliegveld een extra brandweerpost van de overheidsbrandweer zou worden opgericht met een volledige bemanning op 24-uursbasis en zeven dagen per week, leidt dat tot een stijging van de jaarlijkse exploitatiekosten van ongeveer € 3,2 miljoen. Een toename van de operationaliteit van de brandweer op Schiphol met 25% zal de jaarlijkse exploitatiekosten van de luchthavenbrandweer doen stijgen van EUR 15 miljoen tot EUR 18,8 miljoen.

Kostenindicatie militair

De Koninklijke luchtmacht beschikt in totaal over ongeveer 400 brandweermensen. Hiervan worden er direct 147 ingezet ten behoeve van de vliegtuigbrandbestrijding. Dit potentieel is beschikbaar gedurende de openstelling van de bases voor vliegverkeer. Dit is doorgaans drie werkdagen per week van 08.00 uur tot 17.00 uur en twee werkdagen van 08.00 uur tot 23.00 uur. De kosten hiervan bedragen 5,7 miljoen euro per jaar.

Daarnaast heeft de Koninklijke luchtmacht nog een zogenoemde basiswacht, die 24 uur per dag en zeven dagen per week aanwezig is met het oog op de brandbeveiliging en (nood)hulpverlening op de bases. Vanzelfsprekend wordt deze basiswacht ook ingezet bij een vliegtuigincident. De exploitatie van het materieel dat bij de brandbestrijding op militaire bases wordt ingezet kost ongeveer een half miljoen euro per jaar.

Samenvattend

Uitbreiding van de omvang en de faciliteiten van de luchthavenbrandweer is volgens de regering om veiligheidsredenen niet nodig. Bovendien zou zij, afgezet tegen de zeer lage waarschijnlijkheid van ongevallen, niet berusten op een evenwichtige kosten-batenanalyse. De aanbeveling van de Raad om de blusmogelijkheden van de brandweer uit te breiden volgt de regering daarom niet op.

In reactie op aanbeveling 1 van de Raad wordt door de regering gesteld dat, gelet op de uitermate geringe kans op vliegtuigongevallen, kan worden volstaan met een beperkte brandweercapaciteit op luchthavens die in voorkomend geval wordt aangevuld met capaciteit van de overheidsbrandweer.

In hoeverre zijn afspraken gemaakt tussen de verschillende luchthavens en de relevante overheidsbrandweer over het leveren van aanvullende capaciteit door de overheidsbrandweer? Is er sprake van gezamenlijke oefeningen om te testen of aanvullende capaciteit van de overheidsbrandweer tijdig en adequaat aanwezig kan zijn op de luchthavens? Zo ja, wat zijn de resultaten van dergelijke oefeningen? Kan genoemde aanvullende capaciteit op alle, dus ook de kleinere luchthavens zoals bijvoorbeeld Eelde en Woensdrecht, tijdig en adequaat aanwezig zijn?

Zoals in het kabinetsstandpunt is verwoord, is het kabinet van oordeel dat met het Besluit rampenbestrijdingsplannen luchtvaartterreinen (BRL) van 16 juli 2001 een belangrijke bijdrage is geleverd voor de oplossing van problemen rond communicatie, informatievoorziening, multidisciplinaire oefeningen, alarmeringen, bestuurlijk inzicht in het proces vliegtuigongevallenbestrijding en het feitelijke proces vliegtuigbrandbestrijding. Het besluit heeft ook betrekking op de vliegvelden Eelde en Woensdrecht. Met het BRL zijn gemeenten verplicht om een rampbestrijdingsplan voor de op hun terrein aanwezige luchtvaartterreinen (brandrisicoklasse 3 en hoger) op te stellen. In dit plan worden de afspraken tussen de luchthavenbrandweer en de overheidsbrandweer vastgelegd. Aan de hand van dit plan moet de betrokken regio tenminste één keer in de twee jaar een multidisciplinaire stafoefening en één keer in de vier jaar een volledige oefening houden (beide brandweren zijn hierin betrokken). Aan de hand van deze oefeningen wordt het rampbestrijdingsplan, indien nodig, bijgesteld. De provincie heeft een toezichthoudende taak op de gemeentelijke voorbereiding op de rampenbestrijdingsplannen. De verantwoordelijke provincie toetst deze rampbestrijdingsplannen en heeft dus ook toezicht op de actualisatie daarvan. Naar aanleiding van het wetsvoorstel Kwaliteitsbevordering Rampenbestrijding worden de toetsingscriteria voor dergelijke plannen middels een AMvB nogmaals aangescherpt. Daarnaast heeft de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties de Inspectie OOV verzocht aan de hand van de Algemene Doorlichting Rampenbestrijding erop toe te zien dat het besluit wordt nageleefd. (Ik verwijs u hier ook naar het antwoord op vraag 9.) Het kabinet heeft via subsidieaanvragen voor oefeningen enigszins zicht gekregen op de oefeningen die *tenminste* in de betrokken regio's zijn gehouden en kan vaststellen dat de situatie aanzienlijk is verbeterd (in 2001/2002 44 oefeningen op 13 luchtvaartterreinen, op elk terrein tenminste één stafoefening conform eisen BRL).

Wie voert het onderzoek (gereedschap, opleiding en oefening) uit en wanneer kan de Tweede Kamer de resultaten van het onderzoek – voorzien van een kabinetsreactie – tegemoet zien?

Het onderzoeksvoorstel wordt thans geschreven en zal overeenkomstig de geldende richtlijnen voor het uitbesteden van onderzoekopdrachten aan verschillende onderzoeksinstituten worden aangeboden. De Tweede Kamer kan de resultaten van het onderzoek in het eerste kwartaal van 2004 tegemoet zien.

In reactie op aanbeveling 3 van de Raad tegen de systematische versnippering van rampenbestrijding geeft het kabinet aan dat met het Besluit

Rampbestrijdingsplannen Luchtvaartterreinen een belangrijke bijdrage is geleverd aan het oplossen van de systeemversnippering. Een besluit is echter nog geen praktisch beleid. Kan de regering aangeven op welke concrete wijze de versnippering van hulpverlening in de praktijk rond luchtvaartrampen uit de weg is geruimd en waaraan zij dat toetst?

De minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties heeft de Inspectie Openbare Orde en Veiligheid (IOOV) verzocht toezicht te houden op de naleving van dat besluit. Het overige, reguliere toezicht op luchtvaart(terreinen) is in handen van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW). De IOOV zal haar toezicht uitvoeren door de desbetreffende regio's te betrekken bij de Algemene Doorlichting Rampenbestrijding (ADR). De ADR omvat de voorbereiding op de rampenbestrijding, inclusief het voorkomen en beperken van risico's. De doorlichting wordt, in samenwerking met andere betrokken rijksinspecties – de Inspectie voor de Gezondheidszorg (IGZ), de IVW en de IVROM – op regionaal niveau uitgevoerd en heeft een multidisciplinair karakter. Ik verwijs u hiervoor voorts naar het wetsvoorstel Kwaliteitsbevordering Rampenbestrijding (Kamerstukken II, 2002/2003, 28 814, nr. 3, p. 25 en 26) dat thans bij de Kamer berust. De resultaten van de ADR kunnen worden betrokken bij de vierjaarlijkse rapportage door de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal over de stand van zaken van de rampenbestrijding en de voorbereiding daarop. Deze rapportageverplichting geldt na inwerkingtreding van het hierboven genoemde wetsvoorstel. Tevens zal de IOOV in haar jaarverslagen aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal aandacht besteden aan de voorbereiding op de rampenbestrijding op luchtvaartterreinen.

10

Wanneer zal de Tweede Kamer over de veiligheidseisen van het personenvervoer met militaire vervoermiddelen in vredetijd geïnformeerd worden?

Het streven is erop gericht de Tweede Kamer vóór het einde van dit jaar hierover te informeren.