

Vergaderjaar 1998–1999

24 814

Vliegcramp Eindhoven

Nr. 10

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 25 januari 1999

De vaste commissie voor Defensie¹ heeft over de brief van de staatssecretaris van Defensie van 13 oktober 1998 over de stand van zaken met betrekking tot de maatregelen naar aanleiding van de Hercules-ramp (zie bijlage) de navolgende vragen ter beantwoording aan de regering voorgelegd. Deze vragen alsmede de daarop gegeven antwoorden, zijn hieronder afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Valk

De griffier voor dit verslag,
Del Grosso

¹ Samenstelling:

Leden: Van den Berg (SGP), Zijlstra (PvdA), Apostolou (PvdA), Hillen (CDA), Valk (PvdA), voorzitter, Hessing (VVD), ondervoorzitter, Van Ardenne-van der Hoeven (CDA), Hoekema (D66), Stellingwerf (RPF), Essers (VVD), Verhagen (CDA), M. B. Vos (GL), Van 't Riet (D66), Van den Doel (VVD), De Haan (CDA), Koenders (PvdA), Van der Knaap (CDA), Harrewijn (GL), Niederer (VVD), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Oplaat (VVD), Albayrak (PvdA), Balemans (VVD), Herrebrugh (PvdA).

Plv. leden: Dittrich (D66), Swildens-Rozendaal (PvdA), Arib (PvdA), Leers (CDA), Van Oven (PvdA), Weisglas (VVD), Eurlings (CDA), Ter Veer (D66), Van Middelkoop (GPV), Passtoors (VVD), Van der Hoeven (CDA), Vendrik (GL), Lambrechts (D66), Blaauw (VVD), Eisses-Timmerman (CDA), Van Dok-van Weele (PvdA), Ross-van Dorp (CDA), Karimi (GL), E. Meijer (VVD), Dijksma (PvdA), Marijnissen (SP), Voorhoeve (VVD), Van Gijzel (PvdA), Wilders (VVD), Apostolou (PvdA).

Is het zuurstofsysteem van de Hercules inmiddels minder kwetsbaar gemaakt? Zo nee, waarom niet? Indien het zuurstofsysteem van de Hercules niet minder kwetsbaar is gemaakt, is de toezegging van de staatssecretaris van Defensie: «dat, tot het moment dat het zuurstofsysteem minder kwetsbaar kan worden gemaakt en andere voorzieningen zijn getroffen wat de Hercules betreft, er geen niet-operationele vluchten met passagiers gemaakt worden» (HTK 1997–1998 blz. 6277) wel nagekomen? (blz. 1)

De Koninklijke luchtmacht heeft een aantal initiatieven genomen om het zuurstofsysteem van de C-130 minder kwetsbaar te maken. De aanpassingen zijn echter nog niet voltooid.

In eerste instantie is onderzocht of het huidige vloeibarezuurstofsysteem van de C-130 kan worden vervangen door een systeem met gasvormige zuurstof, dat minder gevaarlijk wordt geacht. Ook zou een veiligheidsklep worden geïnstalleerd die bij een crash de zuurstoftoevoer afsluit. Omdat, naar is gebleken, zo'n systeem nog niet elders in de luchtvaart wordt toegepast, is het onzeker of de vereiste certificering kan worden verkregen. Om deze reden is deze benadering verlaten.

Vervolgens heeft het onderzoek zich gericht op een «On Board Oxygen Generating System» (OBOGS) voor de C-130, dat tijdens de vlucht de benodigde zuurstof genereert. Ook de Belgische luchtmacht heeft hiervoor belangstelling. OBOGS wordt nog niet in de C-130 gebruikt, maar al wel in sommige jachtvliegtuigen. Omdat de kans van slagen van de toepassing en certificering van OBOGS in de C-130 vrij groot lijkt, is inmiddels besloten OBOGS ook in de Nederlandse C-130's toe te passen. Het proces voor de beproeving, certificering en verwerving van het systeem voor de C-130 is inmiddels begonnen, en er wordt nauw met de Belgische luchtmacht samengewerkt. Na certificering is er een levertijd van tien maanden, zodat het systeem in de eerste helft van 2000 in de C-130's kan worden ingebouwd.

Vooruitlopend op deze modificatie wordt getracht op kortere termijn de kwetsbaarheid van het zuurstofsysteem te verminderen door op een aantal kritieke punten in het leidingennet starre leidingen te vervangen door flexibele. Deze aanpassing vermindert de kans op een leidingbreuk tijdens een crash. Vanaf 1999 worden de nieuwe leidingdelen geïnstalleerd.

Sinds de toezegging de C-130 niet in te zetten voor personenvervoer voor niet-operationele vluchten zijn ongeveer 1500 vluchten uitgevoerd. In vier specifieke gevallen heeft de luchtmachtleiding, na afweging van de potentiële risico's en omdat er op korte termijn geen alternatief vervoer beschikbaar was, bij uitzondering toestemming verleend voor het vervoer van personen.

De eerste twee gevallen betroffen het vervoer van een internationaal militair sportdetachement (CIMS) en een militair detachement naar het Verenigd Koninkrijk. Deze (internationale) gezelschappen waren te groot om op een alternatieve manier door de lucht te vervoeren. Het betrof bovendien militairen die binnen hun eigen organisatie eveneens met C-130-achtige toestellen zouden zijn vervoerd. Het derde geval betrof een para-oefening van het Korps Commando Troepen, die werd gefilmd door een civiele cameraploeg. In het laatste geval ging het om het vervoer van een radiowagen naar Villafranca ten behoeve van een televisie-opname over het DATF-detachement.

2

Kan de regering opheldering geven over het technisch element, verlies van zuurstof, en het bijkomend onderzoek? Is het onderzoek reeds gestart? Zo nee, waarom niet? Zo ja, zijn er van Belgische zijde al onderzoeksresultaten bekend? (blz. 1)

De Kamer is 5 november jl. in een brief bericht dat een aanvullend onderzoek in België, in verband met een zuurstoflekkage en de aanwezigheid van reserveblikken olie in het toestel, is afgesloten en dat de justitiële autoriteiten in België hebben besloten dat het onderzoek geen strafrechtelijk gevolg zal krijgen.

3

Waarom heeft de staatssecretaris van Defensie na de Herculesramp drie maanden gewacht alvorens zijn verzoek om inventarisatie van rampen- en calamiteitenbestrijdingsplannen aan de bevelhebbers van de krijgsmacht-delen en de commandant Dico te richten? (blz. 1)

Tot de desbetreffende inventarisatie is besloten naar aanleiding van de bevindingen van de Belgisch-Nederlandse onderzoekscommissie en de Inspectie Brandweezorg en Rampenbestrijding die de toedracht van de ramp en de alarmering en directe hulpverlening ter plekke hadden onderzocht. De rapporten van beide onderzoeken zijn de Kamer op 3 oktober 1996 aangeboden. De brief aan de bevelhebbers en de commandant Dico is kort daarop, 16 oktober, verzonden.

4

In hoeverre assisteert Defensie de civiele autoriteiten bij het in korte tijd opstellen van rampbestrijdingsplannen, betrekking hebbend op militaire terreinen? Is het juist dat de civiele brandweer in Son zich sinds 1996 bezig heeft gehouden met het opstellen van een rampenbestrijdingsplan voor de luchtmachtbasis en daardoor niet toe is gekomen aan het opstellen van andere rampenbestrijdingsplannen? (blz. 2)

De gemeente is verantwoordelijk voor het opstellen van het gemeentelijk rampenplan en rampbestrijdingsplannen voor de objecten waarvoor zij dat noodzakelijk acht. Defensie levert voor de relevante defensie-objecten, waaronder vliegbases van de Koninklijke luchtmacht, de benodigde informatie voor het rampbestrijdingsplan en een risico-analyse. In lijn met rampbestrijdingsplannen hebben de krijgsmacht-delen, onder verantwoordelijkheid van de desbetreffende onderdeelcommandanten, calamiteitenplannen opgesteld. Het is Defensie niet bekend of de gemeente Son door het opstellen van een rampbestrijdingsplan voor de Vliegbasis Eindhoven niet is toegekomen aan het opstellen van andere plannen.

5

Zijn er situaties denkbaar waarin het niet nodig is om rampenbestrijdingsplannen op te stellen voor militaire terreinen? Zo ja, aan welke situaties moet gedacht worden? (blz. 2)

Artikel 7 van de wet Rampen en zware ongevallen bepaalt dat de burgemeester een rampbestrijdingsplan vaststelt voor elke ramp of elk zwaar ongeval waarvan de plaats, de aard en de gevolgen voorzienbaar zijn. Het plan behelst alle maatregelen die bij een ramp of zwaar ongeval moeten worden genomen. De wet geldt zowel voor civiele als militaire terreinen. Voorbeelden van militaire terreinen waarvoor geen rampbestrijdingsplan hoeft te worden opgesteld, zijn legeringscomplexen zonder bijzondere risico's, zoals de marinekazernes in Doorn en Vlissingen.

6

Wanneer wordt een ongeluk bij een krijgsmachtdeel gekwalificeerd als «ramp» of «zwaar ongeval»? Wat zijn de definities van een ramp of zwaar ongeval? Wie beslist hierover? Welke criteria worden hierbij gehanteerd? Is altijd direct duidelijk of een ongeluk een ramp of een zwaar ongeval is of niet? Hoe groot is de kans dat dit verkeerd ingeschat wordt? (blz. 2)

In artikel 1 van de wet Rampen en zware ongevallen is gedefinieerd wanneer er sprake is van een ramp of zwaar ongeval. Het moet gaan om een gebeurtenis:

1. waardoor een ernstige verstoring van de openbare veiligheid is ontstaan, waarbij het leven en de gezondheid van vele personen of grote materiële belangen in ernstige mate worden bedreigd of zijn geschaad, en
2. waarbij een gecoördineerde inzet van diensten en organisaties van verschillende disciplines is vereist om de dreiging weg te nemen of de schadelijke gevolgen te beperken.

Het bevoegd gezag (burgemeester) bepaalt in de praktijk of een situatie voldoet aan deze tweeledige definitie.

Bij de vorming van het defensiebeleidsteam (ten behoeve van een centrale aanpak van de nazorg) bij een ramp of een zwaar ongeval, waarvan in de brief van 13 oktober 1998 melding is gemaakt, is een definitie gehanteerd die aansluit bij de definitie in de wet Rampen en zware ongevallen. Op een enkel punt is de definitie aangepast om de toepassing van de voorgestelde maatregelen te verruimen. Zo verstaat Defensie onder «vele personen» in lid 1 «ten minste drie personen».

7

Is er al een idee over de samenstelling van het in te stellen beleidsteam bij een ramp of zwaar ongeval? Nemen civiele hulpverleners deel aan het beleidsteam in verband met het informeren van nabestaanden/familieleden en de nazorg van slachtoffers? (blz. 2)

Het beleidsteam zal onder leiding staan van de Secretaris-generaal en als volgt zijn samengesteld:

- * de bevelhebber van het betrokken krijgsmachtdeel;
- * de Directeur-generaal Personeel;
- * het Hoofd Maatschappelijke Dienst Defensie;
- * de Directeur Juridische Zaken;
- * de Directeur Voorlichting;
- * de Chef Defensiestaf.

Aangezien het informeren van nabestaanden en familieleden en de nazorg van slachtoffers taken zijn van defensiefunctionarissen – vooral commandanten en de Maatschappelijke Dienst Defensie hebben een belangrijke rol – is deelneming van civiele hulpverleners aan het beleidsteam niet voorzien.

8

Wanneer kan een plan voor communicatie binnen het gehele departement van Defensie in het kader van de zorg voor nabestaanden verwacht worden? Zal het adviserende beleidsteam de algehele coördinatie van de nazorg van een ramp, waar dan ook binnen een van de krijgsmachtdelen, op zich nemen? (blz. 2)

In mijn brief aan de Tweede Kamer over het veranderingsproces bij Defensie van 5 oktober 1998 (D98002682) heb ik gemeld dat het Crisis Onderzoeksteam (COT), dat is verbonden aan de Erasmus Universiteit te Rotterdam en de Rijksuniversiteit te Leiden, gevraagd is te bezien welke procedures het best gevolgd zouden kunnen worden voor de informatievoorziening. Van de adviezen van het COT zal ook gebruik worden gemaakt om de communicatie binnen het departement in het kader van de nazorg voor nabestaanden te verbeteren. Tot het zover is, zal bij een ramp of zwaar ongeval het beleidsteam onder leiding van de Secretaris-Generaal worden geformeerd. Het beleidsteam adviseert de bewindslieden en is het aanspreekpunt voor externe instanties. De nazorg als zodanig zal een verantwoordelijkheid blijven van de bevelhebbers van de krijgsmachtdelen.

9

Hoe is de klachtenafhandeling van nabestaanden van slachtoffers van rampen of zware ongevallen geregeld? (blz. 2)

Nabestaanden van slachtoffers van rampen of zware ongevallen krijgen zo spoedig mogelijk een medewerker toegewezen van de Maatschappelijke Dienst Defensie. Deze medewerker heeft niet alleen een ondersteunende taak, maar is ook het vaste aanspreekpunt bij de afhandeling van alle zaken waarbij Defensie als werkgever betrokken is. De instelling van een defensiebeleidsteam bij rampen en zware ongevallen, waarin ook het hoofd van de Maatschappelijke Dienst Defensie een plaats heeft, beoogt de communicatie met en berichtgeving aan de nabestaanden te verbeteren. Juist hierdoor zullen veel klachten, zoals na de ramp met de Hercules, moeten worden voorkómen.

Er is geen specifieke regeling voor de afhandeling van klachten van nabestaanden van slachtoffers van rampen. Afhankelijk van de aard van de klacht en het organisatie-onderdeel of de persoon waartegen de klacht is gericht, wordt vastgesteld wie de klacht zal behandelen. Die behandeling moet voldoen aan de normen die de Nationale Ombudsman daarvoor hanteert. Ook het voorstel voor hoofdstuk 9 van de Algemene Wet Bestuursrecht (Kamerstuk 25 837) dat de Tweede Kamer onlangs heeft aanvaard, bevat algemene regels voor de interne behandeling van klachten. Klachten kunnen bovendien worden ingediend op basis van de Wet Nationale Ombudsman.

10

Worden door het ministerie van Defensie extra financiële middelen ter beschikking gesteld om opvang en nazorg na rampen te verbeteren? (blz. 2)

De Maatschappelijke Dienst Defensie is onlangs uitgebreid met vijf formatieplaatsen, onder meer om de opvang en nazorg na rampen en zware ongevallen te verbeteren.

11

Wordt inmiddels voldaan aan het Voorschrift Brandweer dat sinds 1 mei 1997 van kracht is? (blz. 3)

Ja. Zie ook het antwoord bij vraag 18.

12 en 13

Hoeveel vliegbases en overige luchtmachtcomplexen zijn er in Nederland? Hoeveel daarvan bleken bij de inventarisering geen calamiteitenplan te hebben? (blz. 3)

Kan een overzicht worden gegeven van defensie terreinen waar het risico van rampen of zware ongevallen aanwezig is en waar dit risico afwezig is? (blz. 3)

Ingevolge de Wet Rampen en zware ongevallen beoordeelt de burgemeester op grond van een risico-analyse wat voor rampen en zware ongevallen zijn gemeente kunnen bedreigen en waar ze zich kunnen voordoen. Vliegbases, het militair luchtvaartterrein (MLT) Deelen en vliegekampen lopen een dussdanig risico door een «ramp of zwaar ongeval» te worden getroffen, dat een rampbestrijdingsplan daar noodzakelijk is. Bij de Koninklijke luchtmacht betreft het dus de vliegbases Leeuwarden, Volkel, Twente, Soesterberg, Gilze-Rijen, Eindhoven, Woensdrecht en het MLT Deelen. Bij de Koninklijke marine gaat het om de Vliegekampen Valkenburg en De Kooy.

In lijn met de rampbestrijdingsplannen hebben al deze onderdelen een calamiteitenplan. Overigens is ook een aantal andere organisatie-elementen ondergebracht op vliegbases, zoals de Luchtmacht Meteorologische Groep op de Vliegbasis Woensdrecht. Dergelijke gecoloceerde organisatie-elementen vallen onder het calamiteitenplan van het overkoepelende onderdeel.

Voor de overige defensie-objecten zijn plannen opgesteld waarin, gelet op de uitgevoerde activiteit, de nadruk op bedrijfshulpverlening ligt.

14, 16 en 17

Zijn alle maatregelen genoemd in hoofdstuk 7 van het rapport inzake het luchtvaartongeval op de Vliegbasis Eindhoven (februari 1997) van de Koninklijke luchtmacht uitgevoerd? Zo nee, welke niet en waarom niet? (blz. 3-5)

Zal de regering bij landen waarmee Nederland een militair samenwerkingsverband heeft aandringen op regelgeving die het verplicht stelt bij de eerste radio-oproep aan de verkeersleiding het aantal personen aan boord van een toestel bekend te maken? (blz. 4)

Hoe lang gaat het ongeveer nog duren voordat de internationale civiele luchtvaart instemt met aanmelding van het aantal personen aan boord bij de eerste radio-oproep aan de verkeersleidingsinstantie van de vliegbasis waar het toestel gaat landen? Welke stappen onderneemt de Rijksluchtvaartdienst om hierover internationaal zo spoedig mogelijk overeenstemming te bereiken? (blz. 4)

De maatregelen op het gebied van de preventie van vogelaanvaringen (pagina 37 van het rapport van februari 1997) zijn allemaal uitgevoerd. De studie over de benodigde aanvullende (lokale) vogeldetectorie-apparatuur bevindt zich in de eindfase. Als blijkt dat de apparatuur voldoet aan de gestelde eisen, kan tot aanschaf worden overgegaan.

Ook de brandweeraspecten zijn allemaal afgedaan. De vervanging van het «voice logging»-systeem geschiedt in het kader van de invoering van een nieuw verbindingssysteem voor de luchtverkeersleiding. Daarmee wordt met ingang van 1999 begonnen. Ook de aangekondigde cursussen voor de alarmcentralisten zijn verzorgd en de «technische» maatregelen op pagina 42 van het rapport zijn uitgevoerd.

De maatregelen op het gebied van luchtverkeersbeveiliging zijn uitgevoerd. Overigens heeft de International Civil Aviation Organization (ICAO) nog niet ingestemd met het Nederlandse verzoek de melding van het aantal personen aan boord bij het eerste radiocontact tussen de gezagvoerder en de luchtverkeersleider verplicht te stellen. De door Nederland voorgestelde procedure stuit op weerstand omdat veel landen er weinig

voor voelen nog meer radiotelefonie op de al zeer druk gebruikte luchtvaartfrequenties toe te staan. De vrees bestaat dat dit de vliegveiligheid negatief kan beïnvloeden.

Naar aanleiding van het ongeval met de Hercules is wel, na uitgebreid overleg tussen de Luchtverkeersbeveiliging, de Rijksluchtvaartdienst en Defensie, de regeling vliegplannen gewijzigd, zodat duidelijker is op welke wijze het aantal personen aan boord kan worden opgevraagd. De gezagvoerders van alle luchtvaartuigen zijn verplicht bij het eerste radiocontact met de luchtverkeersdienst van een militair luchtvaartterrein het aantal personen aan boord te melden. Dit wordt vastgelegd in desbetreffende luchtvaartpublicaties.

Wanneer dus een vliegtuig, van welke nationaliteit dan ook, zich voor het eerst meldt bij de verkeersleiding van een van de Nederlandse militaire luchtvaartterreinen, vraagt de verkeersleiding thans reeds, in overeenstemming met de interne procedure, de gezagvoerder hoeveel personen zich aan boord bevinden. Bij de afhandeling van militaire vliegtuigen door de civiele verkeersleiding wordt de internationale civiele regelgeving gevolgd. De ICAO stelt deze vast; landen maken hierover onderling geen afspraken.

15

Hoeveel rampenbestrijdingsplannen moesten naar aanleiding van de evaluatie bij de Koninklijke Luchtmacht worden aangepast? Voldoen deze plannen inmiddels alle aan de «Leidraad vliegtuigongevallenbestrijding op luchtvaartterreinen»? (blz. 3–5)

De calamiteitenplannen hebben een andere opzet gekregen, maar hoefden inhoudelijk slechts marginaal te worden aangepast. Het gaat overigens om «levende» documenten, die naar aanleiding van ervaringen tijdens oefeningen en interne en externe evaluaties steeds worden geactualiseerd. Hoewel de interdepartementale projectgroep die is ingesteld om de voorbereiding op vliegtuigongevallen op luchtvaartterreinen te onderzoeken haar eindrapport nog moet uitbrengen, kan worden gesteld dat de geactualiseerde calamiteitenplannen voldoen aan de «Leidraad».

18

Wat is de omvang van de brandweerploegen momenteel op de verschillende militaire vliegbases? Is deze toereikend? Wat is de omvang en mate van paraatheid 's avonds en 's nachts? (blz. 4)

Brandweerpersoneel en -materieel (blusstof en voertuigen) van de Koninklijke luchtmacht worden gereedgesteld voor de «vliegwachter» met inachtneming van de nationale en internationale regelgeving. Bepalend zijn vooral de lengte en de breedte van de romp van het grootste af te handelen toestel, de zogenaamde brandrisicoklasse. Het aantal brandweermensen is gerelateerd aan het verwachte vliegverkeer en verschilt dus per basis. Buiten openstellingstijden van de vliegbases is er geen «vliegwachter», maar is er een brandpiketploeg van zes personen aanwezig.

Op de marinevliegkampen is, gelet op de taakstelling, de brandweerploeg dag en nacht beschikbaar. De omvang van de brandweerploegen van de marinevliegkampen is nogmaals herzien en berust thans niet alleen op de brandrisicoklasse van het desbetreffende vliegveld, maar ook al op strengere regelgeving die in 2000 van kracht wordt. De brandweerploeg op Marinevliegveld De Kooy bestaat op het ogenblik uit zeven man en op Marinevliegveld Valkenburg uit elf man.

De omvang van de brandweerploegen wordt toereikend geacht.

Zie ook het antwoord op vraag 28.

19

Kan men stellen dat de brandweerkorpsen (militair en civiel) na de door het ministerie genomen maatregelen ervaring hebben opgedaan met grote vliegtuigrampen? Is de samenwerking nu zodanig dat de kans op communicatiefouten geminimaliseerd is? (blz. 4)

De ervaring is toegenomen door de intensivering van oefeningen op dit gebied. Door samenwerking en kennisoverdracht is voorts het risico van communicatiefouten afgenomen.

20, 21 en 22

Hebben de (interdisciplinaire) oefeningen met civiel-bestuurlijke deelname aanleiding gegeven tot bijstelling van de rampenbestrijdingsplannen? (blz. 4)

Hoe is de geconstateerde verbetering in de samenwerking tussen civiele en militaire hulpverleners gemeten? Is de geconstateerde verbetering voldoende? Naar welke mate van samenwerking wordt gestreefd? (blz. 4)
Zijn er plannen voor verdergaande integratie van militaire en civiele brandweerkorpsen? (blz. 4)

De (interdisciplinaire) oefeningen met civiel-bestuurlijke deelneming hebben geleid tot aanpassingen van de plannen die vooral een betere communicatie en meer inzicht in elkaars manier van werken beogen. De resultaten zijn tot dusver positief. Plannen voor integratie zijn er niet. Wel is er sprake van uitbreiding van de meeste vormen van samenwerking, bijvoorbeeld door uitwisselingen van brandweerpersoneel en door op elkaars voertuigen te oefenen. Dit gebeurt met brandweerpersoneel van de gemeente Leeuwarden en van de nabijgelegen vliegbasis. Ook in Eindhoven is een dergelijke uitwisseling voorzien. Het doel is, zoals gezegd, een optimale samenwerking te bewerkstelligen, zoveel mogelijk begrip te kweken voor elkaars mogelijkheden en beperkingen en communicatiestoringen te voorkomen.

Overigens participeert Defensie ook in het nationale project «C-2000», dat erop is gericht de verbindingsapparatuur van de hulpdiensten te vervangen door een standaardtype. Hierdoor wordt de communicatie tussen hulpdiensten verder verbeterd.

Zie voorts het antwoord op vraag 15.

23

Bij welke operaties werken de civiele en militaire brandweerorganisaties inmiddels nog meer samen naast Leeuwarden en Eindhoven? (blz. 4)

Op andere luchtmachtonderdelen wordt op beperktere schaal en vooral op het uitvoerende en operationele niveau samengewerkt met de civiele organisaties.

24

Worden er nu rampenoefeningen gehouden met de vliegtuigtypen Hercules, DC 10 en andere (nieuwe) vliegtuigtypen en helikopters? (blz. 4)

Oefeningen met de diverse vliegtuigtypen zijn er geregeld op vliegekampen en vliegbases. Soms wordt een bepaald type vliegtuig gedurende enige tijd op een vliegbasis geplaatst. Ook zijn er introductiedagen, waarop brandweerpersoneel van diverse vliegbases naar een centraal

punt komt. In beide gevallen kan het personeel zich vertrouwd maken met de aanwezige toestellen, in het bijzonder met (de werking van) nooduitgangen en de mogelijkheden zich van buitenaf toegang tot het vliegtuig te verschaffen. Overigens zijn toegangsdeuren en systemen om ze te openen in verregaande mate gestandaardiseerd in zowel de civiele als de militaire luchtvaart.

Per juli 1999 wordt op de vliegbasis Woensdrecht het nieuwe opleidings- en oefencentrum voor de brandweer in gebruik genomen. Hier bevinden zich «mock-up's» van alle typen vliegtuigen die de Koninklijke luchtmacht in gebruik heeft. Conform de civiele opleidingen wordt er vooral geoefend op technische principes van blussing, redding enz. en minder op de details van elk type vliegtuig. Op beide marine vliegvelden wordt enkele malen per jaar een rampenbestrijdingsscenario geoefend met de vliegtuigtypen die het desbetreffende vliegveld als thuisbasis hebben.

25

Worden centrales permanent bemand door daarvoor speciaal opgeleide centralisten? Zo nee, waarom en in welke mate niet? (blz. 4)

Ja.

26

Wanneer is nadere informatie te verwachten omtrent de sterkte van het medisch personeel op de beide Marinevliegvelden? Welke maatregelen worden hier genomen tegen eventuele onderbezetting? (blz. 5)

De sterkte van het medisch personeel op de vliegvelden wordt gezien als onderdeel van een groter onderzoek dat de organisatie van de geneeskundige dienst der zeemacht betreft. Nadere informatie hierover is midden 1999 te verwachten.

Vooruitlopend op dit onderzoek en naar aanleiding van het eindrapport van de werkgroep rampenbestrijding Koninklijke marine, wordt in de regio Den Helder de bemanningslijst met vier artsen uitgebreid. Daarmee is de permanente aanwezigheid van een arts tijdens de openstelling van het Marinevliegveld De Kooy gegarandeerd. Op Marinevliegveld Valkenburg kan aan de wettelijke verplichtingen worden voldaan door een herschikking van taken van het geneeskundig personeel.

27 en 29

Voor welke marine-inrichtingen zijn nog geen rampenbestrijdingen van kracht? Ligt het in de bedoeling om voor deze marine-inrichtingen alsnog plannen te ontwikkelen? En zo nee, waarom niet? (blz. 5)
Op «vrijwel alle locaties» van de KM worden minimaal eens per jaar oefeningen gehouden samen met civiele instanties. Op welke locaties is dit niet het geval en waarom niet? (blz. 5)

Voor de kazernes in Doorn, Vlissingen en Rotterdam zijn geen rampbestrijdingsplannen van kracht. Vanwege de aard van de activiteiten op deze kazernes heeft het bevoegd gezag hiertoe geen aanleiding gezien en wordt volstaan met een bedrijfsnoodplan, dat ten minste een maal per jaar intern wordt geoefend. Op alle andere locaties van de Koninklijke marine dan Doorn en Vlissingen worden minimaal eens per jaar oefeningen uitgevoerd samen met de civiele autoriteiten. Zie voorts het antwoord op de vragen 5 en 13.

28

De werkgroep rampenbestrijding KM constateert een aantal tekortkomingen. Is de opsomming van die tekortkomingen compleet? Op welke

termijn worden de gesignaleerde tekortkomingen opgeheven? (blz. 5)

De opsomming van de tekortkomingen op materieel en personeelsgebied is compleet. Het materieel wordt nog dit jaar aangevuld. Als gevolg van de herziene omvang van de brandweerploeg op Marine Vliegkamp Valkenburg (voorheen zeven, thans elf personen) is de personeelsbezetting nog niet geheel toereikend om reguliere ploegendiensten te draaien. In de loop van 2000, als de herziene omvang wettelijk verplicht wordt, zal het personeel op volle sterkte zijn. Door nieuw personeel op te leiden neemt de onderbezetting geleidelijk af. Doordat het personeel bereid is incidenteel over te werken, is nu reeds verzekerd dat er elf man aanwezig zijn als een groter vliegtuig Valkenburg aandoet.

Zie voorts het antwoord op vraag 18.

30

Hoe verhoudt de aangekondigde verbeterde vogeltrekwaarneming, die moet leiden tot een verbetering van de vliegveiligheid, zich tot de mogelijke aanleg van een waterplas bij de luchthaven Eindhoven, zeker gezien het «causaal verband» tussen vogels en de Herculesramp, dat de minister van Defensie heeft geconstateerd? (blz. 5)

De aanleg van een waterplas nabij een vliegveld is vanwege de vogel-aantrekkende werking niet aan te bevelen. Defensie en de gemeente Eindhoven zijn een grondruil overeengekomen die noodzakelijk werd geacht voor het beter inrichten van de Vliegbasis Eindhoven en de gemeente de mogelijkheid bood in het project Meerhoven kwalitatief goede woningen te bouwen. In het plan voor deze woningen vervult een centrale waterpartij een sleutelfunctie. Uiteraard is hier zowel de maatschappelijke relevantie van de woningbouw als de beheersbaarheid van maatregelen voor de preventie van vogelaanvaringen in het geding. Er wordt bij de voorbereiding en de aanleg van de waterplas en bij de bouw van de volledige wijk daarom een aantal maatregelen getroffen om de gevolgen voor de vliegveiligheid van vogels die op de plas afkomen zo klein mogelijk te maken.

Op grond van een inventarisatie van de huidige situatie zal mettertijd worden gezien in hoeverre vogelafschrikkende maatregelen nodig zijn. Met de gemeente is overeengekomen dat, mocht het uiteindelijk noodzakelijk blijken, de beheersmaatregelen onder meer de inzet van valken en het afschieten van overpopulatie kunnen behelzen. De gemeente Eindhoven en Defensie delen de kosten van het gehele proces.

31

Wordt er bij de planning van de aanleg van recreatiegebieden, nieuwe woonwijken met vijvers of andere gebieden die vogels aantrekken, rekening gehouden met de aanwezigheid of mogelijke komst van een vliegbasis in de buurt? (blz. 5)

Thans formuleert de Commissie Vogelaanvaringen Luchtvaartuigen (CVL) een advies over de minimale afstand die in acht zou moeten worden genomen tussen luchtvaartterreinen en waterplassen van enige omvang. Aangezien dit advies moet berusten op internationale inzichten die nog niet volledig zijn uitgekristalliseerd, zal het nog enige tijd kosten om deze norm vast te stellen. Vooralsnog wordt bij de planning van recreatieplassen en dergelijke slechts in beperkte mate met luchtvaartterreinen rekening gehouden. Wel maakt Defensie veelvuldig gebruik van het recht bezwaar aan te tekenen tegen gemeentelijke plannen als de overtuiging bestaat dat deze de vliegveiligheid in gevaar kunnen brengen.

Overwogen wordt een wettelijke regeling te treffen voor «vogelprotectiegebieden», waarmee nieuwe, potentieel vogelaantrekkende activiteiten nabij luchtvaartterreinen aan beperkingen worden onderworpen.

32

Op welke termijn is het «Bird Avoidance Model» operationeel? (blz. 5)

Het eerste model is naar verwachting operationeel in 2000 of 2001. De noodzakelijke verfijning vergt dan nog vijf tot zes jaar, zodat de eindfase omstreeks 2007 kan worden bereikt. Er is vooral veel tijd nodig voor empirisch onderzoek, omdat dat pas geldige gegevens oplevert na enige jaren van waarnemingen in het veld.

33

Er is sprake van een merkbare verbetering in de samenwerking tussen civiele en militaire hulpverleners. Wordt hierbij ook aandacht besteed aan de herkenbaarheid van de hulpverleners naar categorie? (blz. 7)

Er is reeds een aantal maatregelen uitgevoerd die de herkenbaarheid van hulpverleners vergroot. Zo zullen «On Scene Commanders» bij de Koninklijke luchtmacht herkenbaar zijn aan een fel oranje uitmonstering. Aan de hand van oefeningen en evaluaties zullen de brandweer op vliegbases en de gemeentelijke brandweerkorpsen in overleg bezien of aanvullende maatregelen nodig zijn. Lokale initiatieven worden aangemoedigd omdat de civiele brandweer geen uniforme, landelijke regelgeving kent inzake de herkenbaarheid.

34 en 35

Waarom heeft het kerndepartement van Defensie in Den Haag wel een calamiteitenplan en de Koninklijke landmacht en de Koninklijke marechaussee niet? (blz. 6 en 7)

Met het oog op welke rampen of calamiteiten is er voor het kerndepartement van Defensie wel een calamiteitenplan opgesteld? (blz. 7)

Op de locaties van de Koninklijke landmacht en de Koninklijke marechaussee in Den Haag zijn bedrijfshulpverleningsregelingen van kracht. Deze hebben dezelfde status als het calamiteitenplan van het ministerie van Defensie (het Plein/Kalvermarkt-complex). Dit calamiteitenplan voorziet in maatregelen bij brand, een gaswolk, explosiegevaar, een bommelding of de dreiging van een bom, bezetting door of agressie van actiegroepen en de uitval van de elektriciteit.

36

Hoeveel bedragen de totale kosten van het inventariseren en aanpassen van alle plannen voor de bestrijding van rampen en calamiteiten bij Defensie? (blz. 7)

De inventarisatie en de aanpassing van de plannen voor de bestrijding van rampen en calamiteiten geschieden in het kader van de reguliere bedrijfsprocessen. De kosten ervan worden niet afzonderlijk geadmistreerd.

37

Zijn er voor munitiedepots geen rampenbestrijdingsplannen en calamiteitenplannen van kracht? Zo nee, waarom niet? (blz. 7)

Het bevoegd gezag heeft geen aanleiding gezien om op grond van de wet Rampen en zware ongevallen voor munitiedepots rampbestrijdingsplannen te doen opstellen. Uiteraard is bij deze afweging zowel de aard

als de ligging van de complexen betrokken. Defensie (de lokale commandanten) en de desbetreffende gemeenten hebben wel lokaal afspraken gemaakt over de interne en externe alarmering in het geval van calamiteiten. Die afspraken betreffen in het bijzonder (informatie over) de infrastructuur en de aanrijroutes, de bluswatervoorziening en specifieke risico's in verband met de opslag.

38

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de interne procedures binnen de Koninklijke Luchtmacht jegens de drie uit hun functie ontheven militairen? Hoe ver is het gerechtelijk vooronderzoek gevorderd tegen deze drie militairen? Welke functies worden momenteel door deze drie militairen bekleed?

In het kader van de heroverwegingsprocedure inzake de drie ontheffingsbesluiten is onlangs advies uitgebracht aan de Bevelhebber der Luchtmacht. Deze heeft het advies geheel overgenomen en op 2 december 1998 besloten de ontheffingen in stand te laten. Hij heeft dit vervolgens aan betrokkenen medegedeeld. Het gerechtelijk vooronderzoek is inmiddels gesloten. Het Openbaar Ministerie zal op korte termijn een beslissing nemen omtrent vervolging.

De drie militairen vervullen thans de volgende functies;

- «Chief International Operations» (in de rang van kolonel) bij het «Supreme Headquarters Allied Powers Europe» (SHAPE) in België;
- Hoofdofficier toegevoegd (in de rang van majoor) aan de «Airspace Management Branch» van het «Headquarters Allied Air Forces Central Europe» (AIRCENT) in Duitsland;
- Onderofficier toegevoegd (in de rang van sergeant-majoor) aan de Voorzitter van de Projectgroep Reorganisatie Integratie Opleidingen Luchtmacht Elektronische en Technische School.

39

Heeft er inmiddels nader onderzoek plaatsgevonden naar effecten van blussen en blusmiddelen?

Zowel nationaal als internationaal worden voortdurend onderzoeken uitgevoerd naar de effecten van blusmiddelen en naar blusmiddelen met een betere blussende werking. Deze onderzoeken hebben nog geen betere alternatieven opgeleverd. Gelet op de karakteristieken van vliegtuigbranden (grote hitte, felle vloeistofbranden, korte reactietijden voor blussing en redding), dienen de gebruikte blusmiddelen zeer snel te dusver onvermijdelijk dat daarbij ook een beperkt aantal stoffen vrijkomt dat schadelijk is voor de gezondheid. Uiteraard komen bij een brand hoe dan ook vaak schadelijke stoffen vrij. Gelet op het feit dat een minder agressieve werking van blusmiddelen het risico op letsel van inzittenden verhoogt, worden schadelijke effecten van blusmiddelen overal ter wereld beschouwd als een onvermijdelijk risico.

40

Is de, door de Raad van advies inzake luchtvaartongevallen bij Defensie in haar eindrapport, geadviseerde nadere evaluatie ten aanzien van de overlevingsaspecten van de C-130 in relatie tot de JAR uitgevoerd? Zo ja, wat waren hierbij de bevindingen? Zo nee, waarom niet?

Naar aanleiding van het eindrapport is een evaluatie begonnen om het zuurstofsysteem te verbeteren en de ontsnappingsmogelijkheden van de bemanning te vergroten. Het antwoord op vraag 1 gaat in op het zuurstof(nood)systeem.

De militaire C-130 is niet ontworpen naar JAR- dan wel FAR- specificaties, wat niet wegneemt dat beide reglementen in beschouwing zijn genomen om alles wat relevant is op het gebied van ontsnappingsmogelijkheden bij de evaluatie te kunnen betrekken. Daarnaast is de «United Kingdom Defence Standard 00-970» als certificatiebasis voor de verbeteringen gebruikt. Dit is een algemeen aanvaarde militaire standaard die derhalve ook bij de Koninklijke luchtmacht van toepassing is.

Ter verbetering van de ontsnappingsmogelijkheden heeft de Koninklijke luchtmacht een aantal veiligheidsuitrustingsstukken geïnstalleerd: blusdekens, zaklampen, hakbijlen, koevoeten («Jemmies»), megafoons en rookmaskers. De plaatsen van de veiligheidsuitrustingsstukken zijn duidelijk gemarkeerd en hakbijlen en koevoeten zijn zwart/geel van kleur. De C-130 is standaard uitgerust met twee ontsnappingstouwen. Van het aanbrengen van een extra touw is afgezien omdat daarvoor de steunbalk voor de paratroop-deuren zou moeten worden aangepast.

Beide C-130's van de Koninklijke luchtmacht zijn per 30 november 1998 op dit uitrustingsniveau gebracht.

's-Gravenhage, 13 oktober 1998

Inleiding

In reactie op het verzoek van de Vaste Commissie voor Defensie van de Tweede Kamer van 25 juni jl. bied ik u hierbij de stand van zaken aan van de maatregelen die bij Defensie zijn genomen naar aanleiding van de Hercules-ramp van 15 juli 1996.

Na overleg met de minister van Justitie kan ik u meedelen dat het gerechtelijk onderzoek in België, waarvan de Kamer op 13 mei jl. het dossier ter vertrouwelijke kennisneming heeft ontvangen, op 25 juni 1997 werd geseponeerd omdat er geen oorzakelijk verband kon worden vastgesteld tussen de beroepsbekwaamheid van de piloten en het overlijden van de talrijke slachtoffers. Van Belgische zijde is vernomen dat in verband met een technisch element, te weten verlies van zuurstof, de justitiële autoriteiten een bijkomend onderzoek hebben bevolen.

Algemeen

Naar aanleiding van de ramp met het Hercules-vliegtuig van 15 juli 1996 heeft de staatssecretaris van Defensie op 16 oktober van dat jaar de bevelhebbers van de krijgsmachtdelen en de commandant van het Defensie Interservice Commando (Dico) verzocht te inventariseren welke maatregelen op het gebied van de rampen- en calamiteitenbestrijding in hun ressorts van kracht zijn en welke aanvullingen nodig zijn. De directeur-generaal Personeel is verzocht te bezien hoe de aspecten opvang en nazorg kunnen worden verbeterd. Voortaan zullen zij mij jaarlijks rapporteren over de stand van zaken van de rampbestrijdings- en calamiteitenplannen en de oefeningen die zijn gehouden.

Begin 1997 is bij Defensie de werkgroep Calamiteitenplannen ingesteld om de aanpassing van en de rapportage over de rampenbestrijdings- en calamiteitenplannen bij Defensie te coördineren. De werkgroep, met vertegenwoordigers van de krijgsmachtdelen en de Centrale organisatie, heeft tot dusver een inventarisatie gemaakt van alle plannen en voorstellen gedaan om de communicatie binnen het departement in het kader van de nazorg voor nabestaanden te verbeteren. Voortaan zal bij een ramp of een zwaar ongeval een beleidsteam worden gevormd dat de bewindslieden adviseert en beslissingen kenbaar maakt waarover nabestaanden of familie moeten worden geïnformeerd. Het beleidsteam, dat onder leiding staat van de Secretaris-Generaal, is tevens het aanspreekpunt voor externe instanties. Als zich bij een krijgsmachtdeel een ongeluk voordoet dat niet als ramp of zwaar ongeval kan worden gekwalificeerd en dus geen centrale aanpak van de nazorg vergt, zal de desbetreffende bevelhebber een beleidsteam op krijgsmachtdeelniveau samenstellen. Defensie heeft deze voornemens onlangs kenbaar gemaakt aan de Nationale ombudsman en de desbetreffende brief op 27 juli jl. in afschrift naar de Vaste Commissie voor Defensie gestuurd. De voorstellen van de werkgroep zullen worden vastgelegd in een Aanwijzing van de Secretaris-Generaal.

De grondslag van de plannen

Het opstellen van rampbestrijdingsplannen behoort, zoals bekend, tot de verantwoordelijkheid van de civiele autoriteiten. De bevelhebbers van de krijgsmachtdelen zijn verplicht het bevoegd gezag de relevante informatie

te verschaffen om zo nodig dergelijke plannen ook voor militaire terreinen op te stellen. De commandant van een militair terrein stelt zelf een plan op waarin hij weergeeft op welke manier verschillende calamiteiten worden aangepakt en welke rol alle interne en externe hulpverleners spelen. Bij de Koninklijke luchtmacht is hieraan de naam calamiteitenplan gegeven, terwijl men bij de Koninklijke marine spreekt van bedrijfsnoodplannen. Ze komen wat inhoud en doel betreft met elkaar overeen.

Voor defensie terreinen waar het risico van rampen of zware ongevallen afwezig is, wordt geen rampbestrijdingsplan en evenmin een calamiteitenplan vastgesteld. Calamiteiten kunnen zich echter wel degelijk voordoen. Het is de arbowet die met het oog hierop voorschrijft dat er een plan voor de bedrijfshulpverlening moet zijn. De rol van de interne hulpverleners is, anders dan bij de bestrijding van rampen en zware ongevallen, beperkt tot het verlenen van levensreddende eerste hulp en het direct bestrijden van brand, een en ander in afwachting van de komst van de civiele hulpverlening, waaronder de brandweer, die dan ook direct gealarmeerd moet worden. Uiteraard zijn oefeningen op deze taakverdeling afgestemd.

Per krijgsmachtdeel is de stand van zaken als volgt:

Koninklijke luchtmacht

Alle rampbestrijdingsplannen voor terreinen van de Koninklijke luchtmacht zijn in samenwerking met de civiele autoriteiten geëvalueerd en zo nodig aangepast naar aanleiding van het onderzoek dat onder verantwoordelijkheid van het ministerie van Binnenlandse Zaken naar de vliegtuigongevallenbestrijding is verricht. Voor alle vliegbases en overige luchtmachtcomplexen zijn inmiddels calamiteitenplannen opgesteld. De minister van Binnenlandse Zaken heeft in december 1997 mede namens de minister van Defensie de «Leidraad vliegtuigongevallenbestrijding op luchtvaartterreinen» gepubliceerd waarin de voorwaarden zijn vastgesteld waaraan plannen in dit kader moeten voldoen. Sinds 1 mei 1997 was bovendien al het vernieuwde Voorschrift Brandweer van kracht, waarin ook een aantal eisen is vastgelegd.

De eisen betreffen vooral de bestuurlijke aandacht en aansturing, de samenwerking tussen autoriteiten en hulpverleningsdiensten binnen en buiten de luchtvaartterreinen en het oefenen en beproeven van de opgestelde plannen. Een projectgroep verzorgt thans op verschillende plaatsen in het land voor zowel civiele als militaire betrokkenen een toelichting op de leidraad. Tijdens dergelijke voorlichtingsbijeenkomsten op luchtvaartterreinen worden tevens de calamiteitenplannen aan de leidraad getoetst. De minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties zal de bevindingen van de projectgroep nog dit jaar aan de Tweede Kamer aanbieden.

Voor alle luchtmachtlocaties zijn programma's voorzien of al uitgevoerd om de calamiteitenplannen te oefenen. Deze programma's bestrijken het volledige spectrum van oefeningen: van het operationele niveau tot en met grootschalige oefeningen waarbij het lokaal bevoegd gezag is betrokken. Op alle vliegbases is jaarlijks ten minste een grootschalige interdisciplinaire oefening met civiel-bestuurlijke deelneming uitgevoerd of op korte termijn voorzien. Voorts zijn er kleinere oefeningen om individuele vaardigheden te ontwikkelen. Ook deze oefeningen hebben doorgaans een interdisciplinair karakter. Er is al verbetering merkbaar in de samenwerking tussen civiele en militaire hulpverleners. In Leeuwarden en Eindhoven werken de civiele en militaire brandweerorganisaties inmiddels niet alleen samen bij calamiteiten, maar bij meer operaties.

Om de communicatie tussen de hulpverleningsinstanties te verbeteren, hebben militairen civiele verbindingsmiddelen gekregen. Tijdens oefeningen is het positieve effect hiervan duidelijk gebleken: er is meer inzicht in elkaars functioneren en er zijn minder communicatiestoornissen. Ook de rol van de civiele en militaire meldkamers is in oefeningen nadrukkelijk aan de orde. Alle centralisten van de vliegbasisbrandweer hebben een aanvullende opleiding gekregen die, zo is in oefeningen gebleken, tot een verbetering in de afhandeling van berichten heeft geleid.

Voorts is in overleg met de Rijksluchtvaartdienst (RLD) een duidelijke procedure vastgesteld om het aantal inzittenden bekend te maken van een toestel dat een militaire vliegbasis aandoet. Het aantal personen aan boord wordt aangetekend op het vliegplan en aangemeld bij de eerste radio-oproep aan de verkeersleidingsinstantie van de basis. De RLD heeft dit onderwerp ook in internationaal overleg aan de orde gesteld, maar er zijn nog geen reacties bekend. In het algemeen bestaat er in de internationale civiele luchtvaart weerstand tegen uitbreiding van de radiotelefonieberichten op de reeds overvolle frequenties.

Ten slotte is met de aanstelling van drie biologen bij de Koninklijke luchtmacht de basis gelegd voor een verdere professionalisering van de vogelaanvaringspreventie. Dit moet samen met de recente introductie van de verbeterde versie van het «Robin»-vogeltrekwaarnemingsstelsel leiden tot een steeds beter op de vliegoperaties afgestemde vogeltrekwaarschuwing, waardoor de vliegveiligheid wordt bevorderd. De commissie Vogelaanvaringen door Luchtvaartuigen (CVL) besteedt veel aandacht aan het coördineren en stimuleren van de uiteenlopende activiteiten op het gebied van de vogelaanvaringspreventie, zowel in nationaal als internationaal verband. Thans wordt gewerkt aan de ontwikkeling van een «Bird Avoidance Model» dat moet resulteren in een betere voorspelbaarheid van vogelbewegingen, zodat hiermee bij de planning en uitvoering van vluchten beter rekening kan worden gehouden.

Koninklijke marine

De Koninklijke marine heeft voor alle schepen en inrichtingen in het land bedrijfsnoodplannen vastgesteld. In de Nederlandse Antillen en Aruba worden deze thans voorbereid. Met uitzondering van die voor de schepen, zijn deze plannen in overleg met de lokale autoriteiten tot stand gekomen. Voor de meeste marine-inrichtingen zijn bovendien rampbestrijdingsplannen van kracht. Twee werkgroepen hebben de rampenbestrijdingsorganisatie onder de loep genomen. De ene werkgroep, evaluatie bedrijfsnoodplannen KM, is inmiddels klaar en heeft een inventarisatie gemaakt van bedrijfsnoodplannen op marinelocaties. Vastgesteld is dat overal minimaal eens per jaar oefeningen worden gehouden, op vrijwel alle locaties samen met civiele instanties. De andere werkgroep, rampenbestrijding KM, is aan de hand van de «Leidraad vliegtuigongevallenbestrijding op luchtvaartterreinen» nagegaan in hoeverre de twee marine vlieggampen, De Kooy en Valkenburg, over toereikende personele en materiële middelen beschikken voor de bestrijding van een ramp op de locatie of in de directe omgeving.

De werkgroep heeft in mei jl. haar eindrapport aan de Admiraliteitsraad aangeboden en een aantal tekortkomingen op materieel- en personeelsgebied geconstateerd. Zo ontbreken terreinvaardige gewondentransportmiddelen, is er onvoldoende medisch materieel voor het gewondennest op beide vlieggampen, en is de brandweer op Marine Vlieggamp Valkenburg onderbezet. De sterkte van het medische personeel op beide vlieggampen wordt nog nader onderzocht.

De tekortkomingen, die overigens niet van dien aard zijn dat de voortzetting van de vliegoperaties in gevaar komt, zullen zo snel mogelijk worden opgeheven. Het materieel zal nog dit jaar worden aangevuld. Voor beide vlieggampen wordt een nieuw brandweer- en reddingsvoertuig aangeschaft dat al voldoet aan de scherpere internationale eisen die in 2003 van kracht worden, en die in het bijzonder de hoeveelheid bluswater, aanvullende blusmiddelen en redmiddelen betreffen. De onderbezetting bij de brandweer op Marine Vlieggkamp Valkenburg zal in de loop van 2000 zijn opgelost; de eersten van in totaal twaalf nieuwe brandweerlieden zullen volgend jaar hun opleiding voltooien. Voorlopig wordt met overwerkregelingen verzekerd dat de wettelijke verplichtingen niet incidenteel in het geding komen.

Koninklijke landmacht

Voor de landmachtterreinen zijn geen rampbestrijdingsplannen en calamiteitenplannen van kracht. In overeenstemming met de arbowet zijn op 1 september 1997 wel voor alle objecten van de Koninklijke landmacht zogenoemde bedrijfshulpverleningsplannen vastgesteld. De bedrijfshulpverlening beschikt in het algemeen niet over de mensen en de middelen om langere tijd zelfstandig op te treden. De plannen voorzien dan ook in directe externe alarmering en, in afwachting van de komst van de civiele hulpverlening, activiteiten zoals ontruiming, levensreddende eerste hulp en de eerste bestrijding van brand, voor zover de middelen dit toelaten. Er wordt ten minste eens per jaar geoefend. Op 1 mei van dit jaar is het Coördinatiecentrum Calamiteiten Koninklijke landmacht (CCKL) in Ede operationeel geworden. Bij rampen in het buitenland waarbij landmachtpersoneel is betrokken, ondersteunt het CCKL de opvang van familieleden, personeel en media.

Koninklijke marechaussee

De Koninklijke marechaussee, onder meer belast met de politiezorg op defensie- en burgerluchtvaartterreinen, vervult in die hoedanigheid bij rampen en calamiteiten voornamelijk ondersteunende taken, variërend van het plaatsen van afzettingen en het afschermen van het rampterrein tot justitieel onderzoek onder leiding van het Openbaar Ministerie. Het personeel moet in staat zijn onder moeilijke omstandigheden en in onvoorziene, complexe situaties zijn werk te doen. Opleiding en training zijn hierop toegesneden. Het zelfstandig oefenen van de marechaussee-taken is niet zinvol. Brigades nemen daarom op lokaal niveau geregeld deel aan oefeningen op militaire en burgerluchtvaartterreinen.

De thans in gebruik zijnde mobilifoons zijn geschikt om met de regio-politie te communiceren. Daarnaast kunnen zo nodig aparte netten worden opgezet door middel van het Interim Landelijk Mobilifoonnet. De Koninklijke marechaussee neemt voorts deel aan het landelijk communicatieproject C2000, dat op termijn communicatie tussen alle politie- en hulpverleningsdiensten mogelijk moet maken.

De Koninklijke marechaussee kan ook op een van haar eigen terreinen te maken krijgen met een ongeval. Net als bij de Koninklijke landmacht zijn er bij de marechaussee geen rampbestrijdings- of calamiteitenplannen van kracht, maar heeft elke brigade een bedrijfshulpverleningsplan.

Kerndepartement

Voor het kerndepartement van Defensie in Den Haag is in 1994 in overleg met de militaire en civiele autoriteiten wel een calamiteitenplan opgesteld. Het plan, dat periodiek wordt geactualiseerd, geldt zowel voor het

complex aan het Plein en de Kalvermarkt als voor het pand aan de Koningin Marialaan. Evenals in voorgaande jaren wordt ook in 1998 het calamiteitenplan uitgebreid geoefend. Elk gebouw wordt bijvoorbeeld eenmaal per jaar helemaal ontruimd (tot op heden dit jaar vijf gebouwen). Tijdens de oefeningen worden de procedures beproefd en is er intensief contact met de civiele autoriteiten. Ook aan de opleiding, de uitrusting en de oefening van de medewerkers Bedrijfshulpverlening wordt veel aandacht besteed. Er wordt jaarlijks een opleidingsplan opgesteld en er wordt periodiek per discipline geoefend, dat wil zeggen door EHBO'ers, ontruimers enz.. De benodigde hulpmiddelen en technische voorzieningen zijn aanwezig.

Ten slotte

De ramp met het Hercules-vliegtuig van 15 juli 1996 is voor Defensie aanleiding geweest alle plannen voor de bestrijding van rampen en calamiteiten te bezien en zo nodig aan te passen. Belangrijke aandachtspunten hierbij zijn de interne coördinatie, de samenwerking met het bevoegde, civiele gezag, de geoefendheid van het hulpverlenende personeel en de materieelvoorziening. Aandacht en waakzaamheid blijven voortdurend geboden om een toereikende bestrijding van en hulpverlening bij calamiteiten op defensie terreinen te kunnen waarborgen. In navolging van mijn ambtsvoorganger zal ik erop toezien dat die aandacht en waakzaamheid niet verslappen. Het parlement zal ik van de ontwikkelingen op de hoogte houden.

De Staatssecretaris van Defensie,
H. A. L. van Hoof