

Vergaderjaar 2008–2009

24 804

Veiligheidsbeleid Burgerluchtvaart

Nr. 60

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 24 december 2008

Binnen de vaste commissie voor Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties¹ hebben enkele fracties de behoefte over de brief van de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en de staatssecretaris van Defensie d.d. 9 juni 2008 en het rapport «Vorbereiding op ongevallen op luchtvaartterreinen» van 30 mei 2008 enkele vragen en opmerkingen voor te leggen (24 804, nr. 56).

Deze vragen zijn beantwoord bij brief van 16 december 2008.

Vragen en antwoorden zijn hieronder afgedrukt.

De voorzitter van de vaste commissie voor Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties,
Leerdam

De adjunct-griffier van de vaste commissie voor Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties,
Van Doorn

¹ Samenstelling:

Leden: Van Beek (VVD), Halsema (GL), Van der Staaij (SGP), De Pater-van der Meer (CDA), Van Bochove (CDA), Hessels (CDA), Gerkens (SP), Sterk (CDA), Leerdam (PvdA), voorzitter, De Krom (VVD), ondervoorzitter, Griffith (VVD), Boelhouwer (PvdA), Irrgang (SP), Kalma (PvdA), Schinkelshoek (CDA), Van der Burg (VVD), Brinkman (PVV), Pechtold (D66), Van Raak (SP), Thieme (PvdD), Kuiken (PvdA), Leijten (SP), Heijnen (PvdA), Bilder (CDA) en Anker (CU).

Plv. leden: Teeven (VVD), Azough (GL), Van der Vlies (SGP), Van de Camp (CDA), Smilde (CDA), Knops (CDA), Polderman (SP), Spies (CDA), Wolbert (PvdA), Aptroot (VVD), Zijlstra (VVD), Vermeij (PvdA), Van Gerven (SP), Heerts (PvdA), Çörüz (CDA), Remkes (VVD), De Roon (PVV), Van der Ham (D66), Van Bommel (SP), Ouweland (PvdD), Timmer (PvdA), De Wit (SP), Kraneveldt-van der Veen (PvdA), Van Haersma Buma (CDA) en Cramer (CU).

Inhoudsopgave

I. Vragen en opmerkingen van de commissie	2
1 Inleiding	2
2 Algemeen	2
3 Wijze van onderzoek	4
4 Wettelijke basis	4
5 Ontwikkelingen en betrokkenen	4
6 Conclusies en aanbevelingen	4
6.1 Conclusies	4
6.2 Aanbevelingen	5
7 Slotbeschouwing	6
II. Antwoorden van de regering	7

I. VRAGEN EN OPMERKINGEN VAN DE COMMISSIE

1 Inleiding

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van zowel het rapport van de Inspectie Openbare Orde en Veiligheid (hierna: Inspectie OOV) «Vorbereiding ongevallen luchtvaartterrein» als van uw bij het betreffende rapport.

De leden van de PvdA-fractie zijn blij met de aandacht van de Inspectie OOV voor de voorbereiding op ongevallen rond luchtvaartterreinen. De gevolgen van ongevallen met vliegtuigen zijn vaak zeer ernstig, wat de noodzaak van een goede voorbereiding evident maakt. Doordat Nederland zelf de laatste jaren een groot vliegtuigongeluk bespaard is gebleven zou de aandacht voor dit type ongevallen kunnen verslappen. Trieste voorbeelden elders in de wereld wijzen ons echter met enige regelmaat op de risico's. De leden van de PvdA-fractie hebben naar aanleiding van het rapport een aantal vragen die zij graag beantwoord zouden zien om zich een beter beeld te kunnen vormen van de stand van zaken van de veiligheid op luchtvaartterreinen en de meest effectieve wijze om die te vergroten.

Met de recente vliegtuigramp van woensdag 20 augustus 2008 in Madrid vers in het geheugen, hebben de leden van de VVD-fractie met belangstelling kennis genomen van het Inspectie OOV-rapport «Vorbereiding ongevallen luchtvaartterreinen».

2 Algemeen

De leden van de CDA-fractie merken op dat de conclusie van het overallbeeld, dat uit het onderzoek naar voren komt, luidt: «gematigd positief». Wat daarbij opvalt is dat deze conclusie kennelijk tot een zekere tevredenheid leidt in plaats van tot verontrusting. In de brief staat zelfs dat u blij bent met de constatering dat de voorbereiding op ongevallen op luchtvaartterreinen redelijk op orde is. Deze leden hebben echter met teleurstelling en verontrusting kennisgenomen van de bevindingen in het rapport en maken zich, vooral vanuit de gegeven tijd, zorgen over het overall-beeld. Kunt u aangeven waarop hun blijdschap zich richt? Is het, mede in relatie tot de tijd waarbinnen de gemeenten en luchtvaartterreinen hun zaken op orde konden krijgen, niet ernstig verontrustend dat op dit moment tot deze conclusie moest worden gekomen? Daarnaast constateert u «dat waakzaamheid en aandacht nodig blijven». U schrijft tevens dat u de relevante partijen in het veld om aandacht voor

de noodzakelijke voortgang zal vragen. De leden van de CDA-fractie komt het voor dat dit een te vrijblijvende benadering is. Waarom deelt u deze opvatting niet? Welke concrete acties gaat u op dit punt nemen? Wat wordt er precies van alle betrokken verwacht? Ligt vast op welk moment aan deze verwachting moet zijn voldaan? Bestaat er inzicht in de concrete aanvullende maatregelen en vervolgacties die sinds begin 2007 door de gemeenten en de luchtvaartterreinen zijn genomen? Kunt u de Kamer per gemeente en luchtvaartterreinen informeren over de voortgang en verbeteringen die sinds begin 2007 tot nu toe tot stand zijn gebracht? Wordt de voortgang per gemeente en luchtvaartterrein sinds de start van het onderzoek begin 2007 gevolgd? Kunt u op dit punt aangeven wanneer een volgend beeld, vergelijkbaar met de onderzoekspunten in dit rapport, van alle elf gemeenten en luchtvaartterreinen beschikbaar is? Voorts vragen deze leden zich af wat de noodzaak is van een rapport over alle elf gemeenten en luchtvaartterreinen tegelijkertijd?

In gemeenten met een militair luchtvaartterrein is er sprake van een gedeelde verantwoordelijkheid tussen civiele en militaire (niet civiele) autoriteiten. Kunt u aangeven of er in die gevallen sprake is van een goede samenwerking? Is de samenwerking in die gemeenten één op één vergelijkbaar met de samenwerking tussen gemeenten en luchtvaartterreinen met uitsluitend een civiele taak? Leidt de samenwerking tussen civiele en militaire autoriteiten nergens tot vertraging in het tot stand brengen van de noodzakelijke plannen?

De gematigd positieve conclusie van het onderzoek klinkt de leden van de PvdA-fractie in eerste instantie als een bevredigend oordeel, maar nadere bestudering van het rapport stelt deze leden toch niet helemaal gerust. Door de grote, verwoestende gevolgen van een vliegtuigongeval is het belangrijk dat de gemeenten en de eigenaren van de luchtvaartterreinen alert blijven op een goede rampenbestrijding. Uit het onderzoek van de Inspectie OOV blijkt dat dit in een aantal opzichten niet het geval was. Dit stemt zorgelijk, maar tegelijk blijkt ook dat onderzoek instanties alerter maakt en verbeteringen uitlokt. Dat is op zich begrijpelijk, maar is ook reden voor zorg omdat het gevoel ontstaat dat je misschien andere terreinen van rampenbestrijding die ook nog niet optimaal georganiseerd zijn over het hoofd ziet. Daarom vragen deze leden aan u of de Inspectie OOV voldoende inzicht in de (relatief) zwakke plekken in de voorbereiding op rampenbestrijding om onderzoeken als strategisch instrument voor verbetering in te zetten. Daarnaast willen deze leden weten of u nog andere middelen ziet om de aandacht voor preparatie in rampenbestrijding structureel te verhogen?

In het rapport wordt aangegeven dat sinds de start van het onderzoek al maatregelen genomen zijn, waardoor een onderzoek nu mogelijk positievere resultaten op zou kunnen leveren. Kunt u een indruk geven van de verbeteringen die dit onderzoek teweeg heeft gebracht in de voorbereiding op ongevallen op luchtvaartterreinen? De leden van de PvdA-fractie zien de antwoorden van u met interesse tegemoet.

Voor de leden van de VVD-fractie is het van groot belang dat de kwaliteit van rampenbestrijdingsplannen en de beoefening daarvan op orde is. De leden van de VVD-fractie zijn dan ook niet tevreden met het gematigd positieve overall-beeld dat uit het onderzoek naar voren komt.

U gaat in uw brief in op de drie aanbevelingen van de Inspectie OOV. Deze leden zijn verheugd te lezen dat u de aanbevelingen uit het rapport zullen overnemen en dat een aantal knelpunten door gemeenten en exploitanten is opgepakt. De leden van de VVD-fractie krijgen graag nader uitleg op een aantal punten.

3 Wijze van onderzoek

De leden van de CDA-fractie constateren dat er nog al wat tijd zit tussen het onderzochte tijdvak (2002–2006), de periode van onderzoek (begin 2007) en de presentatie van het rapport. Vanuit de gemeenten is hierop ook wel kritiek gekomen. Men stelt dat sommige conclusies, die pas eind mei 2008 zijn gepubliceerd, tot onrust hebben geleid. Dit zou niet terecht zijn omdat bijvoorbeeld begin 2007 alle knelpunten (die in het rapport tot een slechte, onvoldoende of matige beoordeling aanleiding gaven) zijn opgelost. Kunt u hier een reactie op geven? Is het mogelijk in de toekomst een meer actuele stand van zaken te geven? Is dat bijvoorbeeld mogelijk door tot een meer individuele beoordeling te komen en deze onmiddellijk te publiceren?

De leden van de VVD-fractie begrijpen dat het rapport een gedateerd beeld bevat, daterend uit de periode 2002–2006. Deze leden missen dan ook een overzicht van de huidige stand van zaken. Kunt u een update geven van de laatste stand van zaken en hierbij gericht de namen noemen van de betrokken gemeenten? Zo neen, waarom niet?

4 Wettelijke basis

De leden van de PvdA-fractie constateren dat de wet op de veiligheidsregio's bedoeld is om de preparatie op grootschalige calamiteiten als een vliegtuigongeval te verbeteren. Deze doelstelling van de wet wordt door hen ook van harte ondersteund. Ter verdere verheldering van de werking van dit wetsvoorstel zouden deze leden graag een korte schets willen van de veranderingen die de wet op de veiligheidsregio's zal betekenen voor de door de Inspectie OOV in dit rapport onderzochte voorbereiding op luchtvaartongevallen. Zo is op dit moment de provincie, samen met de Inspectie OOV, belast met toezicht op de naleving van het besluit rampenbestrijdingsplannen luchtvaartterreinen en zijn gemeenten verantwoordelijk voor het opstellen en oefenen van de rampenplannen. Welke veranderingen vinden er met de wet op de veiligheidsregio's plaats in de verantwoordelijkheden en planvorming?

5 Ontwikkelingen en betrokkenen

De inspectie OOV en de provincies zijn belast met het toezicht op de naleving van het Besluit rampenbestrijdingsplannen luchtvaartterreinen. De leden van de VVD-fractie vragen u op welke manier de provincie invulling geeft aan deze verantwoordelijkheid. Ook vragen deze leden zich af op welke wijze met de resultaten van het onderzoek een impuls wordt gegeven aan de betrokkenheid en verantwoordelijkheid van de provincies.

6 Conclusies en aanbevelingen

6.1 Conclusies

Het valt de leden van de CDA-fractie op en het verbaast hen dat u in uw brief niet in gaat op punt vijf van de bevindingen en conclusies. Dit betreft het punt van het multidisciplinair oefenen. 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. Deze leden hebben bovendien moeite met de lage prioriteit die de regio aan de multidisciplinaire oefeningen op luchtvaartterrein toekent. Vanuit vrije nieuwsgaring kan worden gesteld dat in een bepaalde regio de regionale brandweer aangeeft onvoldoende capaciteit te hebben om, mede in het licht van het grote aantal bijzondere objecten in de regio

waarvoor multidisciplinair moet worden geoefend, aan multidisciplinaire oefeningen op luchtvaartterreinen deel te nemen. Graag vernemen de leden van de CDA-fractie uw visie van op dit punt. Is de benadering van de regionale brandweer acceptabel? Mocht dit niet zo zijn, kunt u dan aangeven welke actie u gaat ondernemen? Is de huidige eis van een bepaalde frequentie van multidisciplinaire oefenen in het licht van de beschikbare capaciteit wel een reële eis?

Op dit moment lijkt er getoetst te worden op basis van de letter van de wet in plaats van op operationele en praktische methoden en technieken. Dit doet de gemeenten en luchtvaartterreinen, die te maken hebben met onvoldoende meewerking van de regionale brandweer, bij de beoordeling zoals die nu voorligt tekort. Operationeel oefenen, zo vinden de leden van de CDA-fractie, is van grote betekenis. Is een nieuwe verdeelsleutel van zeer regelmatig operationeel oefenen naast een regelmaat in het bestuurlijk en/of multidisciplinair oefenen een mogelijke oplossing? De leden van de CDA-fractie zien de reactie van u met belangstelling tegemoet.

De geconstateerde uitwerking van de rampenbestrijdingsplannen in concrete werkinstructies baart de leden van de PvdA-fractie grote zorgen, terwijl zo een concrete doorvertaling toch cruciaal is om een rampenplan in de praktijk effectief te laten zijn. Graag willen deze leden weten of u zicht heeft of dit knelpunt ook voor andere rampenplannen geldt die geen betrekking hebben op luchtvaartterreinen? Ziet u hier nog reden voor concrete verbeteracties?

Uit het rapport komt naar voren, zo stellen de leden van de VVD-fractie, dat twee gemeenten dan wel luchtvaartterreinen onvoldoende of slecht zijn voorbereid op de bestrijding van vliegtuigongevallen op luchtvaartterreinen. Kunt u aangeven wat momenteel de stand van zaken is bij deze twee gemeenten dan wel luchtvaartterreinen? Deze leden vinden de conclusie opmerkelijk dat gemeenten geen knelpunten ervaren bij het opstellen van de rampenbestrijdingsplannen, maar dat er wel maar liefst negen gemeenten zijn die meer aandacht zouden moeten besteden aan de uitwerking van hun rampenbestrijdingsplan. Daarbij is er zelfs één gemeente die een onvoldoende krijgt voor haar rampenbestrijdingsplan. Kunt u aan de leden van de VVD-fractie uiteenzetten hoe het mogelijk is dat geen enkele gemeente een knelpunt ervaart bij de invulling van de rampenbestrijdingsplannen, terwijl de uitwerking daarvan in meer dan de helft van de gemeenten die onderzocht zijn, niet op orde is? Zeker met het oog op de toekomstige Wet Veiligheidsregio's achten de leden van de VVD-fractie het van belang dat de rampenbestrijdingsplannen op orde zijn. Graag een reactie van u hierop.

Met betrekking tot de calamiteitenplannen concludeert de Inspectie OOV dat er maar liefst zes luchtvaartterreinen zijn die meer aandacht moeten besteden aan de uitwerking van het calamiteitenplan in werkinstructies voor functionarissen en organisatieonderdelen. De leden van de VVD-fractie ontvangen graag een overzicht van de inmiddels gedane inspanningen en resultaten om de uitwerking van de calamiteitenplannen te verbeteren. Deze leden vragen zich ook af of er bij de gemaakte afspraken om de voorbereiding op ongevallen op luchtvaartterreinen te verbeteren een tijdspad is afgesproken. Zo neen, waarom niet?

6.2 Aanbevelingen

De leden van de CDA-fractie delen het standpunt van u ten aanzien van de eerste twee aanbevelingen zoals geformuleerd in de brief. U geeft echter niet aan op welk moment deze voornemens hun beslag krijgen. Graag vernemen deze leden op welk moment de aanbevelingen tot concrete

besluiten zullen hebben geleid? Daarnaast is het van belang te weten wat in het bijzonder bij het ministerie van Defensie de inhoud van de besluitvorming is. Graag krijgen de leden van de CDA-fractie op dit punt een inhoudelijke reactie van u.

De leden van de PvdA-fractie zien de logica van het advies om de eindverantwoordelijkheid t.a.v. de voorbereiding op calamiteiten op militaire vliegvelden bij één organisatieonderdeel onder te brengen en zijn dan ook blij met het door u aangekondigde onderzoek hoe dit uitgevoerd kan worden. Graag worden deze leden over de uitkomst van dit onderzoek geïnformeerd.

De leden van de PvdA-fractie lezen in het rapport enkele aanwijzingen dat de oefening van de rampenbestrijding op militaire vliegvelden minder op orde is. Graag horen deze leden of u deze conclusie deelt. Ook zijn zij erg benieuwd naar mogelijke verklaringen en oplossingen van dit knelpunt.

De leden van de VVD-fractie zien dat uit het onderzoek van de inspectie OOV blijkt dat het op dit moment voor de luchtvaartterreinen niet altijd mogelijk is om aan de internationale oefenverplichtingen te voldoen. Dit zou komen door gebrek aan medewerking van de (regionale) brandweer. Voor deze leden is het alarmerend te lezen dat er sprake is van capaciteitsgebreken op negen van de elf luchtvaartterreinen, waardoor niet aan de internationale oefenverplichtingen kan worden voldaan, zo blijkt uit de tabel op bladzijde 106 van het rapport van de Inspectie OOV. De leden van de VVD-fractie zijn dan ook van mening dat er meer prioriteit gegeven moet worden aan oefeningen. Deelt u deze mening en op welke wijze gaat u ervoor zorgen dat er hieraan invulling wordt gegeven? Kunt u voorts aangeven op welke termijn u de beschreven discrepanties zal wegnemen en op welke manier u de oefenverplichtingen in het Besluit rampenbestrijdingsplannen luchtvaartterreinen en de Brandweerregeling burgerluchtvaartterreinen 2004 met elkaar in overeenstemming zullen brengen? Deelt u de mening dat dit voor het einde van het jaar 2008 op orde moet zijn aangezien deze situatie al veel te lang voortduurt?

De eindverantwoordelijkheid bij Koninklijke Luchtmacht voor de voorbereiding op calamiteiten op militaire luchtvaartterreinen ligt momenteel bij verschillende organisatieonderdelen. Aanbevolen wordt de eindverantwoordelijkheid bij één organisatieonderdeel te leggen. In reactie op deze aanbeveling wordt aangegeven dat u zult onderzoeken op welke wijze deze aanbeveling kan worden opgepakt en uitgewerkt. De leden van de VVD-fractie vernemen graag op welke termijn dit onderzoek wordt ingesteld en wanneer het onderzoek afgerond zal worden.

In het rapport vraagt de inspectie OOV ook aandacht voor het overallbeeld van de voorbereiding op ongevallen op luchtvaartterreinen. Om dit overall-beeld te verbeteren, is het volgens de inspectie van belang dat de besturen van de veiligheidsregio's en gemeenten en de beheerders van de luchtvaartterreinen de verantwoordelijkheid hebben om nadrukkelijk aandacht te houden voor de voorbereiding en de uitwerking van het rampenbestrijdingsplan dan wel het calamiteitenplan. U geeft aan, dat u waar nodig hiervoor aandacht zult vragen. Kunt u de leden van de VVD-fractie toelichten hoe u voornemens bent om deze taak in te vullen en hoe u de aandacht hierop denkt vast te houden? Kunt u ook aangeven hoe u de overige actoren hierbij zult betrekken en inzetten?

7 Slotbeschouwing

In het rapport wordt aangekondigd dat er twee simulaties uitgevoerd zullen worden bij gemeenten met een luchtvaartterrein om de voorbereiding op ongevallen in de praktijk te testen. De leden van de PvdA-fractie

vinden dit een buitengewoon nuttige manier om de voorbereiding op calamiteiten te testen en van daaruit te verbeteren. Wel vragen deze leden zich af hoe de ervaringen en inzichten uit deze simulaties gedeeld worden met andere gemeenten met een luchtvaartterrein.

Met betrekking tot genoemde simulaties vragen de leden van de VVD-fractie zich af of kan worden aangegeven voor wanneer deze simulaties zijn gepland en bij welke luchtvaartterreinen? Licht het in de planning om deze simulaties jaarlijks uit te voeren? Graag ontvangen de leden van de VVD-fractie een reactie van u hierop.

II. ANTWOORDEN VAN DE REGERING

1 Inleiding

De Inspectie Openbare Orde en Veiligheid (Inspectie OOV) heeft samen met de Militaire Luchtvaart Autoriteit onderzoek gedaan naar de voorbereiding op ongevallen op luchtvaartterreinen. Daarbij heeft de Inspectie OOV de (gemeentelijk) rampbestrijdingsplannen luchtvaartterreinen, de Leidraad vliegtuigongevallenbestrijding, de calamiteitenplannen (zoals opgesteld door beheerders) voor luchtvaartterreinen en tot slot de multidisciplinaire oefeningen onderzocht. Daarnaast heeft de Inspectie OOV gekeken naar alle relevante wet- en regelgeving. Bij de brief van 30 mei 2008 heb ik, mede namens de staatssecretaris van Defensie, uw Kamer het rapport Voorbereiding ongevallen luchtvaartterreinen van de Inspectie OOV aangeboden (Kamerstukken II, 2007–2008, 28 804, nr. 56). De vaste commissie voor Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties heeft naar aanleiding van het rapport en de beleidsreactie middels een schriftelijk overleg vragen gesteld. Hierbij stuur ik u, mede namens de staatssecretaris van Defensie, de antwoorden op de vragen van de commissie. Tevens heeft er ambtelijke afstemming met het ministerie van Verkeer en Waterstaat plaatsgevonden. Wat betreft de indeling van de antwoorden is dezelfde structuur aangehouden als het verslag van het schriftelijke overleg. Er zijn soms vragen samengevoegd of verschoven om de leesbaarheid te bevorderen en een groot aantal verwijzingen te voorkomen.

2 Algemeen

De leden van de CDA-fractie geven aan dat zij met teleurstelling en verontusting hebben kennisgenomen van de bevindingen in het rapport en maken zich, vooral vanuit de gegeven tijd, zorgen over het overallbeeld. De leden van de CDA-fractie merken op dat de conclusie van het overallbeeld, dat uit het onderzoek naar voren komt luidt: «gematigd positief». Zij vragen aan te geven waarop deze blijdschap zich richt. Is het, mede in relatie tot de tijd waarbinnen de gemeenten en luchtvaartterreinen hun zaken op orde konden krijgen, niet ernstig verontrustend dat op dit moment tot deze conclusie moest worden gekomen?

In vervolg op de onderzoeksrapportages naar de Herculesramp in Eindhoven is indertijd geconstateerd dat de voorbereiding op vliegtuigongevallen op en nabij luchtvaartterreinen verbeterd kon en moest worden. Er is vervolgens een landelijk programma uitgevoerd wat geleid heeft tot de gewenste verbeteringen: intensievere samenwerking en betere afstemming en aanpassing van de operationele planvorming van betrokken organisaties. Op basis van de Wet rampen en zware ongevallen (Wrzo, deze gaat over in de Wet veiligheidsregio's), is in 2002 het Besluit rampbestrijdingsplannen luchtvaartterreinen van kracht geworden om de verbeteringen structureel te borgen. De Inspectie Openbare Orde en Veiligheid (Inspectie OOV) heeft nu getoetst of deze verbeteringen ook

daadwerkelijk structureel blijken door te onderzoeken wat er in de periode 2003 tot en met 2006 is gebeurd.

De bevindingen van de Inspectie OOV zie ik niet als verontrustend. Er is reeds een groot aantal verbeteringen doorgevoerd sinds de Hercules-ramp. Tevens constateert de Inspectie OOV dat daar waar de puntjes niet op de «i» staan er initiatieven zijn ontplooid tot verbetering. Die initiatieven vallen echter buiten de onderzoeksperiode en hebben geen invloed gehad op de resultaten. Op basis van de bevindingen en de verbeteringen wordt geconcludeerd dat aan minimale randvoorwaarden lijkt te worden voldaan zodat er vertrouwen is dat de partijen in voorkomende gevallen elkaar weten te vinden en kunnen samenwerken. Inmiddels is er door de Inspectie OOV begin 2007 per luchtvaartterrein en per gemeente een beeld opgemaakt. Verbeteringen die de Inspectie OOV sinds de start en tijdens het onderzoek heeft geconstateerd middels gesprekken en brieven van de onderzochte gemeenten, zijn onder andere verbeteringen met betrekking tot de planvorming, de afstemming tussen partijen waar nodig en een nadrukkelijke aandacht voor oefeningen. Vandaar positieve waardering van de Inspectie OOV. Uit praktijktoetsing en praktische inzetten zal steeds moeten blijken of die samenwerking ook daadwerkelijk lukt. Op die praktijktoetsing kom ik verderop nog terug.

In mijn reactie op het rapport schrijf ik dat ik de relevante partijen in het veld om aandacht voor de noodzakelijke voortgang zal vragen. De leden van de CDA-fractie komt het voor dat dit een te vrijblijvende benadering is. Zij vragen zich af waarom ik de opvatting niet deel, welke concrete acties ga ik op dit punt nemen, en wat er precies van alle betrokkenen wordt verwacht? Licht vast op welk moment aan deze verwachting moet zijn voldaan? Bestaat er inzicht in de concrete aanvullende maatregelen en vervolgacties die sinds begin 2007 door de gemeenten en de luchtvaartterreinen zijn genomen? Zowel de leden van het CDA als de leden van PvdA vragen of de Tweede Kamer per gemeente en luchtvaartterrein geïnformeerd kan worden over de voortgang en verbeteringen die sinds begin 2007 tot stand zijn gebracht.

De leden van de CDA-fractie vragen verder of de voortgang per gemeente en luchtvaartterrein sinds de start van het onderzoek begin 2007 wordt gevolgd. Er wordt mij gevraagd om op dit punt aan te geven wanneer een volgend beeld, vergelijkbaar met de onderzoekspunten in dit rapport, van alle elf gemeenten en luchtvaartterreinen beschikbaar is. Voorts vragen deze leden zich af wat de noodzaak is van een rapport over alle elf gemeenten en luchtvaartterreinen tegelijkertijd.

Voorop staat dat de voorbereiding van de ongevals- en rampenbestrijding primair een verantwoordelijkheid is van het lokale gezag. Dat is in de huidige wet- en regelgeving al zo geregeld en wordt met de Wet veiligheidsregio's en het Besluit veiligheidsregio's verder aangescherpt. De Inspectie OOV heeft op mijn verzoek de voorbereiding op specifiek de vliegtuigongevallen getoetst voor een cyclus van vier jaar. Voor deze toetsing zijn concrete kwaliteitseisen voor handen uit het Besluit rampbestrijdingsplannen luchtvaartterreinen.

Zoals eerder genoemd is er door de Inspectie OOV is begin 2007 per luchtvaartterrein en per gemeente een beeld opgemaakt en zijn er verbeteringen sinds de start en tijdens het onderzoek geconstateerd. Daarnaast heeft de Inspectie OOV geconstateerd dat er een «sence of urgency» is ontstaan.

Het bezien van (alle) elf luchtvaartterreinen tegelijkertijd maakte inzichtelijk of, en zo ja waar, er overstijgende knelpunten waren waar ik als minister een rol zou kunnen/moeten spelen.

De voortgang wordt op dit moment niet gevolgd. Uit de risicoanalyse die aan de basis ligt van het jaarlijkse Werkplan van de Inspectie OOV, zijn

andere zaken dan luchtvaartterreinen als meer risicovol naar voren gekomen. Daarnaast ligt het ook niet voor de hand om toezichtobjecten, in casu de gemeenten, binnen een jaar na de afronding van een onderzoek opnieuw te inspecteren. Dit enerzijds om de toezichtslast voor gemeenten te beperken, anderzijds door het feit dat de onderzochte gemeenten aan hebben gegeven de door de Inspectie OOV aangedragen verbeterpunten te hebben opgepakt. Tegen deze achtergrond heeft een herhalingsonderzoek op dit moment weinig meerwaarde.

In het rapport vraagt de Inspectie OOV ook aandacht voor het overallbeeld van de voorbereiding op ongevallen op luchtvaartterreinen. Om dit overallbeeld te verbeteren, is het volgens de Inspectie OOV van belang dat de besturen van de veiligheidsregio's en gemeenten en de beheerders van de luchtvaartterreinen de verantwoordelijkheid hebben om nadrukkelijk aandacht te houden voor de voorbereiding en de uitwerking van het rampenbestrijdingsplan dan wel het calamiteitenplan. Ik geef aan, dat ik waar nodig hiervoor aandacht zal vragen. De leden van de VVD-fractie willen weten hoe ik voornemens ben om deze taak in te vullen en hoe ik de aandacht hierop denk vast te houden. Tevens vragen zij of ik kan aangeven hoe ik de overige actoren hierbij zal betrekken en inzetten. De leden van de VVD-fractie verzoeken verder om een overzicht van de inmiddels gedane inspanningen en resultaten om de uitwerking van de calamiteitenplannen te verbeteren. Deze leden vragen zich ook af of er bij de gemaakte afspraken om de voorbereiding op ongevallen op luchtvaartterreinen te verbeteren een tijdsfad is afgesproken.

Uit contacten met de onderzochte gemeenten en regio's blijkt dat verbeteringen zijn doorgevoerd ten aanzien van planvorming en ten aanzien van nadrukkelijke aandacht voor oefeningen. In het huidige beheersplan en straks in het regionale beleidsplan komt in het risicoprofiel het vliegveld terug en wordt aangegeven welke concrete activiteiten (oefenen, planvorming, netwerkcontacten) in het kader van de vliegtuigongevallen zullen worden uitgevoerd. Zoals eerder aangegeven is de preparatie primair een verantwoordelijkheid van lokaal bestuur en de luchtvaartautoriteiten. Indien onder meer uit kwaliteitstoetsing in het kader van het (systematische) toezicht op de rampenbestrijding van de Inspectie OOV blijkt dat hier structureel toch problemen bestaan zal moeten worden bezien welke oplossingen hier passen. De nieuwe wet- en regelgeving biedt voldoende mogelijkheden om zo nodig aanwijzingen te geven als reguliere beleidsuitvoering niet tot verbetering hebben geleid. De verwachting is dat betere samenwerking, wederzijds begrip van vakjargon en afstemming van zelf ontstaat als de contacten op de operationele werkvloer voldoende tot stand zijn gekomen.

Zoals eerder aangegeven is er i.v.m. de duidelijke verantwoordelijkheidsverdeling door de Inspectie OOV geen tijdsfad voor verbeteringen afgesproken met de betreffende gemeenten en wordt de specifieke voortgang van verbeteringen ten aanzien van luchtvaartterreinen niet gevolgd.

In gemeenten met een militair luchtvaartterrein is er sprake van een gedeelde verantwoordelijkheid tussen civiele en militaire (niet civiele) autoriteiten. De leden van de CDA-fractie vragen of ik kan aangeven of er in die gevallen sprake is van een goede samenwerking. Is de samenwerking in die gemeenten één op één vergelijkbaar met de samenwerking tussen gemeenten en luchtvaartterreinen met uitsluitend een civiele taak? Leidt de samenwerking tussen civiele en militaire autoriteiten nergens tot vertraging in het tot stand brengen van de noodzakelijke plannen?

Gemeenten hebben dezelfde verantwoordelijkheid betreffende de rampenbestrijding op een militair luchtvaartterrein als op een civiel luchtvaartterrein. Andersom hebben de commandanten van de militaire luchtvaartterreinen dezelfde verantwoordelijkheden als elke andere exploitant betreffende de bestrijding van ongevallen op het luchtvaartterrein. De

samenwerking van defensie met de verantwoordelijke gemeenten aangaande rampenbestrijding is goed en vergelijkbaar met de samenwerking tussen civiele luchtvaartterreinen en de betreffende gemeente. Daar waar nodig wordt in samenwerking met civiele en militaire autoriteiten voortvarend gewerkt aan het actueel houden van de bestaande plannen. Deze samenwerking leidt in zijn algemeenheid niet tot ongewenste vertraging.

De PvdA leden vragen of de Inspectie OOV voldoende inzicht heeft in de (relatief) zwakke plekken in de voorbereiding op rampenbestrijding om onderzoeken als strategisch instrument voor verbetering in te zetten.

Daarnaast willen deze leden weten of ik nog andere middelen zie om de aandacht voor preparatie in rampenbestrijding structureel te verhogen.

De Inspectie OOV houdt systematisch toezicht op (de voorbereiding op) de rampenbestrijding en crisisbeheersing door middel van RADAR (Rampenbestrijding Doorlichtingsarrangement). Daarbij worden veiligheidsregio's en gemeenten systematisch doorgeïllustreerd. U bent daar eerder over geïnformeerd door de Stand van Zakenrapportages over de rampenbestrijding (Kamerstukken II, 2005–2006, 29 517, nr. 13 en Kamerstukken II 2007–2008, 29 668, nr. 19). Gedurende het RADAR-traject worden zwakke plekken inzichtelijk gemaakt. Indien zwakke plekken een landelijk karakter hebben of een structureel karakter vertonen, dan kan de Inspectie OOV besluiten om een thematisch onderzoek naar dergelijke zwakke plekken te doen. Het aankondigen (via het Werkplan van de Inspectie OOV) en uitvoeren van een dergelijk onderzoek heeft op zichzelf al het effect dat gemeenten en regio's meer aandacht aan het onderwerp gaan besteden. In die zin worden onderzoeken als strategisch instrument voor verbetering ingezet.

Naast toetsing door de Inspectie OOV is van belang dat de gemeenten en veiligheidsregio middels eigen kwaliteitsinstrumentarium in staat zijn tot kritische zelftoetsing. In het ontwerp van de Wet veiligheidsregio's wordt daarom ook een kwaliteitssysteem vereist. Ervaring afgelopen jaren heeft ons geleerd dat alleen het voorschrijven van planvorming onvoldoende heeft gewerkt (planfixatie). Het einddoel moet immers niet de plannen zijn, maar voldoende kwaliteit in een organisatie die in staat is om op een goede manier en op het juiste moment te handelen. Er moet vooral worden geïnvesteerd in de organisatie door selecteren, instrueren en oefenen. Bovendien zijn er zo veel ramp- en crisisscenario's te bedenken dat het onhaalbaar en onwerkbaar is om alle situaties tot in detail voor te bereiden. In de nieuwe wetgeving verschuift de voorbereiding van specifiek (veel rampbestrijdingsplannen) naar generiek (regionaal crisisplan en basisvereisten). Specifieke situaties kunnen dan worden gebruikt als toetsing van de generieke aanpak. Specifieke rampbestrijdingsplannen kunnen beperkt blijven tot concrete afspraken over alarmering, informatievoorziening en samenwerking van sleutelfunctionarissen.

3 Wijze van onderzoek

Zowel de leden van de CDA-fractie als van de VVD-fractie constateren dat er nog al wat tijd zit tussen het onderzochte tijdvak (2003–2006), de periode van onderzoek (begin 2007) en de presentatie van het rapport.

Volgens deze leden is vanuit de gemeenten hierop kritiek gekomen.

Sommige conclusies, die pas eind mei 2008 zijn gepubliceerd, zouden tot onrust hebben geleid. Dit zou niet terecht zijn omdat bijvoorbeeld begin 2007 alle knelpunten (die in het rapport tot een slechte, onvoldoende of matige beoordeling aanleiding gaven) zijn opgelost. De leden vragen of ik hier een reactie op kan geven. Zij willen graag weten of het mogelijk is in de toekomst een meer actuele stand van zaken te geven en hierbij gericht de namen noemen van de betrokken gemeenten. Is dat bijvoorbeeld

mogelijk door tot een meer individuele beoordeling te komen en deze onmiddellijk te publiceren?

De Wrzo bepaalt dat het college van B&W minimaal eens in de vier jaar een rampenplan vaststellen. Daarnaast worden diverse rampbestrijdingsplannen door de burgemeester vastgesteld en ook hiervoor geldt een geldigheidsduur van vier jaar (zie pagina 23 van het rapport). Tot slot bestaat er voor bepaalde onderdelen van het rampbestrijdingsplan een (minimale) oefenfrequentie. Ook hier is een frequentie van toepassing van eens per vier jaar (zie pagina 39 van het rapport). Om die redenen ziet het onderzoek op een periode van vier jaar.

Het rapport van de Inspectie OOV is december 2007 verschenen. Vervolgens heeft het tot stand komen van een gezamenlijke beleidsreactie van de staatssecretaris van Defensie en mijzelf, meer tijd in beslag genomen dan voorzien. Om die reden is het rapport pas eind mei 2008 aan de Tweede Kamer aangeboden.

De stelling dat sommige conclusies uit het rapport tot onrust hebben geleid, deel ik niet. Vanuit één van de elf onderzochte gemeenten is kritiek gekomen op de (late) wijze van publiceren. Deze gemeente heeft recent gemeld dat na de zomer van 2007 diverse verbeterpunten op orde zijn gebracht. Deze gemeente had de zaken echter over het onderzochte tijdvak (2003 -2006) al op orde dienen te hebben. De van toepassing zijnde regelgeving dateert immers uit 1997, dan wel 2002.

Reeds ten tijde van het onderzoek zijn met de gemeenten afspraken gemaakt over het te bewandelen tijdpad. In voorjaar 2007 heeft de Inspectie OOV de gemeenten aangegeven, dat de verbeteringen die zij zouden doorvoeren vóór het uitbrengen van de rapportage, wél als positief punt in het rapport naar voren zouden komen. Deze zouden echter niet tot een ander oordeel leiden over het verleden. Ook in het traject van het hoor en wederhoor van de gemeenten, zijn deze zaken aan hen terug gemeld. In het rapport staat een en ander ook zo benoemd, bijvoorbeeld op pagina 12.

Over het algemeen zijn gemeenten binnen drie maanden na het retourneren van de gevraagde informatie op de hoogte van de eerste, voorlopige bevindingen van de Inspectie OOV. Daarmee kan het lokale bestuur direct aan de slag. De definitieve rapportage is dan nog niet uitgebracht. Het is niet eerder mogelijk om een en ander in een eerder stadium publiek bekend te maken. De zorgvuldigheid die gepaard gaat met onderzoek en de procedure van hoor en wederhoor belet dit.

Een actueel overzicht van de onderzochte gemeenten is mogelijk, maar om eerder gegeven redenen niet wenselijk.

In het rapport worden de gemeenten met name genoemd en beoordeeld.

4 Wettelijke basis

Ter verdere verheldering van de werking van dit wetsvoorstel geven de leden van de PvdA-fractie aan graag een korte schets te willen van de veranderingen die de Wet veiligheidsregio's zal betekenen voor de door de Inspectie OOV in dit rapport onderzochte voorbereiding op luchtvaartongevallen. Zo is op dit moment de provincie, samen met de Inspectie OOV, belast met toezicht op de naleving van het Besluit rampenbestrijdingsplannen luchtvaartterreinen en zijn gemeenten verantwoordelijk voor het opstellen en oefenen van de rampenplannen. Welke veranderingen vinden er met de Wet veiligheidsregio's plaats in de verantwoordelijkheden en planvorming?

De planvorming verschuift in de nieuwe wet- en regelgeving naar het regionale niveau: het regionale beleidsplan en het generieke operationeel gerichte regionaal crisisplan. Verder worden er nog slechts een beperkt aantal rampbestrijdingsplannen (BRZO-bedrijven en luchtvaartterreinen) voorgeschreven. De strekking van het Besluit rampbestrijdingsplannen luchtvaartterrein wordt opgenomen in het nieuwe Besluit Veiligheids-

regio's. De oefenfrequentie wordt aangepast zodat deze beter is afgestemd op de internationaal voorgeschreven oefenfrequentie voor luchtvaartterreinen, vastgelegd door het ministerie van Verkeer en Waterstaat in de Brandweerregeling burgerluchtvaartterreinen 2004. Voorzien wordt in een tweejaarlijkse oefening ter toetsing van de bruikbaarheid en actualiteit van de planvorming, waarbij een eventuele praktijkinzet ook wordt meegeteld als praktische oefening. Eens per vier jaar blijft dan een groot-schalige oefening waarin de volledige bestrijdingsorganisatie (bestuurlijk en operationele eenheden) wordt betrokken en geoefend. De toetsing van de planvorming door de provincie zal vervallen omdat daarmee te veel de focus werd gelegd op de papieren kwaliteit van plannen in plaats van de operationele kwaliteit van de organisaties. Kritische zelftoetsing en de periodieke toetsing door Inspectie OOV in het kader van RADAR, en vanaf 2010 eventueel aanvullende thematische onderzoeken, moeten vooral daarop gericht worden.

5 Ontwikkelingen en betrokkenen

De Inspectie OOV en de provincies zijn belast met het toezicht op de naleving van het Besluit rampenbestrijdingsplannen luchtvaartterreinen. De leden van de VVD-fractie vragen mij op welke manier de provincie invulling geeft aan deze verantwoordelijkheid. Ook vragen deze leden zich af op welke wijze met de resultaten van het onderzoek een impuls wordt gegeven aan de betrokkenheid en verantwoordelijkheid van de provincies. De provincies toetsen de rampbestrijdingsplannen nadat ze door het bestuur zijn vastgesteld aan het Besluit Kwaliteitseisen planvorming rampenbestrijding. Dit besluit zal vervallen bij de invoering van de Wet Veiligheidsregio's. Verder toetsen de provincies de meerjarige beheersplannen en volgen ze jaarlijks de vorderingen van de uitvoering van dat beleid. Hieruit vormen de provincies zich een beeld van de kwaliteit van de voorbereiding van de rampenbestrijding en rapporteren daarover jaarlijks aan de minister van BZK. Deze rapportages worden gebruikt voor het verbeteren van de rampenbestrijding. Deze rapportage geeft een algemener beeld en veelal geen detailinformatie over specifieke gemeenten of aard van planvorming. De provincies bespreken de resultaten van hun bevindingen en eventueel te nemen maatregelen met betreffende lokale bestuur en organisaties.

6 Conclusies en aanbevelingen

6.1 Conclusies

Het valt de leden van de CDA-fractie op en het verbaast hen dat ik in mijn brief (d.d. 30 mei 2008; kenmerk: 2008-0000063809) niet in ga op punt vijf van de bevindingen en conclusies. Dit betreft het punt van het multidisciplinair oefenen. 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. Deze leden hebben bovendien moeite met de lage prioriteit die de regio aan de multidisciplinaire oefeningen op luchtvaartterrein toekent. Vanuit vrije nieuwsgaring kan worden gesteld dat in een bepaalde regio de regionale brandweer aangeeft onvoldoende capaciteit te hebben om, mede in het licht van het grote aantal bijzondere objecten in de regio waarvoor multidisciplinair moet worden geoefend, aan multidisciplinaire oefeningen op luchtvaartterreinen deel te nemen. De leden van de CDA-fractie vernemen graag mijn visie op dit punt. Is de benadering van de regionale brandweer acceptabel? Mij wordt gevraagd dat indien dit niet het geval is aan te geven welke actie ik ga ondernemen. Is de huidige eis van een bepaalde frequentie van multidisciplinaire oefenen in het licht van de beschikbare

capaciteit wel een reële eis? Operationeel oefenen, zo vinden de leden van de CDA-fractie, is van grote betekenis. Is een nieuwe verdeelsleutel van zeer regelmatig operationeel oefenen naast een regelmaat in het bestuurlijk en/of multidisciplinair oefenen een mogelijke oplossing?

De conclusie dat de regionale brandweer onvoldoende mogelijkheden heeft om medewerking te verlenen aan multidisciplinaire oefeningen is naar mijn mening iets te kort door de bocht. Het is evident dat er frequent ge oefend moet worden. Het oefenen heeft tot doel om de kennis, vaardigheid en samenwerking van organisaties systematisch te toetsen in praktische situaties en waar nodig te verbeteren. In de regelgeving komt vooral de oefenfrequentie aan de orde omdat andere kwaliteitskenmerken veel moeilijker in concrete meetbare eisen zijn vast te leggen. Belangrijker nog dan de frequentie van oefenen is daarom de oefen kwaliteit. Bij oefenen is een systematische focus op kwaliteit van individuele personen, van teams en van het totaal van de organisatie van belang en de daarvan afgeleide oefenelementen en -doelen. Kennis en ervaring met oefenen is de laatste jaren bij de regionale organisatie sterk verbeterd en verankerd in een meerjarige oefenbeleidsplanning. Vanuit die oefenbeleidsvisie maakt het bijvoorbeeld niet uit of een staf wordt ge oefend aan de hand van een scenario van een chemisch bedrijf, een wegverkeersongeval of een vliegveldincident. Men oefent in het afstemmen met anderen, het nemen van besluiten, het toezien op uitvoering van besluiten etc. zoveel mogelijk als generieke vaardigheden en zo beperkt mogelijk specifiek voor specifieke ongevalsituaties. Regio's kunnen immers geconfronteerd worden met een veelheid van specifieke situaties en het beoefenen van al die situaties is niet uitvoerbaar. Regio's moeten slim omgaan het oefendoelen en oefenfrequenties en dat vooral goed communiceren naar de partners bij bedrijven, vliegvelden, etc. Als de organisatie van een luchtvaartterrein wil voldoen aan zijn internationale verplichtingen moet elke twee jaar het calamiteitenplan worden getoetst op bruikbaarheid en actualiteit door een praktische oefening van betrokkenen. Het is dan de vraag of daar een grootschalige oefening voor nodig is waar de gehele bestuurlijke en operationele organisatie voor uit de kast wordt gereden. Dat zou namelijk een onevenredig grote inspanning vragen (zowel financieel als qua capaciteit en prioriteit) van de regionale brandweerorganisatie. Daar moet goed mee worden omgegaan in de vorm van betere communicatie en inhoudelijke afstemming van doelen zodat er zowel vanuit de overheidsorganisaties als vanuit de vliegveldorganisaties er meer begrip ontstaat en naar praktische oplossingen en samenwerking kan worden gezocht. Die afstemming en samenwerking kan niet worden afgedwongen met wet- en regelgeving maar vraagt persoonlijke contacten op werkniveau. Met de voorgeschreven oefenfrequenties en pragmatische plantoetsing (in nieuwe Besluit Veiligheidsregio's aangepast tot eens per twee jaar) zal dit contact vanzelf (moeten) groeien.

De geconstateerde uitwerking van de rampenbestrijdingsplannen in concrete werkinstructies baart de leden van de PvdA-fractie grote zorgen, terwijl zo een concrete doorvertaling toch cruciaal is om een rampenplan in de praktijk effectief te laten zijn. Graag willen deze leden weten of ik zicht heb of dit knelpunt ook voor andere rampenplannen geldt die geen betrekking hebben op luchtvaartterreinen en of ik hier nog reden voor concrete verbeteracties zie.

De leden van de VVD-fractie vragen of ik uiteen kan zetten hoe het mogelijk is dat geen enkele gemeente een knelpunt ervaart bij de invulling van de rampenbestrijdingsplannen, terwijl de uitwerking daarvan in meer dan de helft van de gemeenten die onderzocht zijn, niet op orde is.

Door de huidige wet- en regelgeving is de nadruk teveel gelegd op het hebben van een plan en te weinig op het hebben van een flexibele en daadkrachtige organisatie die met de plannen kan werken. Het bleek dat daar in veel gemeenten de capaciteit en kwaliteit voor ontbreekt, vandaar

de verschuiving naar de professionele veiligheidsregio. Plan- en scenariofixatie en de breder geconstateerde beperkte aandacht voor verdere operationalisering van de plannen (uitwerken in personele instructies, opleiden en oefenen) vormden de aanleiding voor aanpassingen die terugkomen in de nieuwe wetten regelgeving. Belangrijke kenmerken daarin zijn concentratie van planvorming op regionaal niveau, generieke crisisplannen en minder specifieke rampbestrijdingsplannen en detail-draaiboeken, meer aandacht voor systematische kwaliteit van de organisatie en het slimmer oefenen.

De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat er meer prioriteit gegeven moet worden aan oefeningen. Er wordt gevraagd of ik deze mening deel en op welke wijze ik ervoor ga zorgen dat er hieraan invulling wordt gegeven. Vervolgens vragen zij of ik kan aangeven op welke termijn ik de beschreven discrepanties zal wegnemen en op welke manier ik de oefenverplichtingen in het Besluit rampenbestrijdingsplannen luchtvaartterreinen en de Brandweerregeling burgerluchtvaartterreinen 2004 met elkaar in overeenstemming zal brengen? Tot slot willen de leden van de VVD-fractie weten of ik de mening deel dat dit voor het einde van het jaar 2008 op orde moet zijn aangezien deze situatie al veel te lang voortduurt. De antwoorden op deze vragen zijn eerder reeds aan de orde geweest. De termijn van eind 2008 voor de synchronisatie van de wetgeving lijkt daarbij niet meer haalbaar omdat de behandeling van de WVR en het Besluit VR vertraagd zijn en naar verwachting op zijn vroegst medio 2009 van kracht kunnen worden. Wanneer het Besluit VR in werking treedt zal er synchronisatie plaatsvinden met de Brandweerregeling burgerluchtvaartterreinen 2004. Zoals echter opgemerkt zit het probleem in de regio's eerder in communicatie en begripsverwarring dan in fundamentele verschillen van inzichten. Daar moet men pragmatisch tot elkaar kunnen komen zodat ieder kan voldoen aan de geldende regelgeving.

Uit het rapport komt naar voren, zo stellen de leden van de VVD-fractie, dat twee gemeenten dan wel luchtvaartterreinen onvoldoende of slecht zijn voorbereid op de bestrijding van vliegtuigongevallen op luchtvaartterreinen. Kunt u aangeven wat momenteel de stand van zaken is bij deze twee gemeenten dan wel luchtvaartterreinen?

De twee gemeenten waar sprake was van een score aan «de verkeerde kant van de streep», hebben gemeld een fors aantal maatregelen te hebben getroffen. Ik verwijs graag naar het rapport van de Inspectie OOV, slotalinea op pagina 12. In dit licht verdient ook de tabel 5 op pagina 32 (asterisk op pagina 33) de aandacht.

6.2 Aanbevelingen

De leden van de CDA-fractie delen het standpunt van mij ten aanzien van de eerste twee aanbevelingen zoals geformuleerd in de brief. Ik geef volgens de leden echter niet aan op welk moment deze voornemens hun beslag krijgen. Graag vernemen deze leden op welk moment de aanbevelingen tot concrete besluiten zullen hebben geleid? Daarnaast vinden zij het van belang te weten wat in het bijzonder bij het ministerie van Defensie de inhoud van de besluitvorming is. Graag krijgen de leden van de CDA-fractie op dit punt een inhoudelijke reactie van mij.

De afstemming van de oefenfrequentie zal worden meegenomen met het van kracht worden van het Besluit Veiligheidsregio's (op zijn vroegst medio 2009). De centrale verantwoordelijkheid binnen defensie voor de voorbereiding op calamiteiten op de militaire vliegvelden is intussen belegd bij de Directeur Operaties van het Commando Luchtstrijdkrachten.

De leden van de PvdA-fractie zien de logica van het advies om de eindverantwoordelijkheid t.a.v. de voorbereiding op calamiteiten op militaire

vliegvelden bij één organisatieonderdeel onder te brengen en zijn blij met aangekondigde onderzoek hoe dit uitgevoerd kan worden.

Graag worden deze leden over de uitkomst van dit onderzoek geïnformeerd.

De leden van de PvdA-fractie lezen in het rapport enkele aanwijzingen dat de oefening van de rampenbestrijding op militaire vliegvelden minder op orde is. Graag horen deze leden van mij of ik deze conclusie deel.

Ook zijn zij erg benieuwd naar mogelijke verklaringen en oplossingen van dit knelpunt.

De eindverantwoordelijkheid bij Koninklijke Luchtmacht voor de voorbereiding op calamiteiten op militaire luchtvaartterreinen ligt momenteel bij verschillende organisatieonderdelen. Aanbevolen wordt de eindverantwoordelijkheid bij één organisatieonderdeel te leggen. In reactie op deze aanbeveling wordt aangegeven dat onderzocht zal worden op welke wijze deze aanbeveling kan worden opgepakt en uitgewerkt. De leden van de VVD-fractie vernemen graag op welke termijn dit onderzoek wordt ingesteld en wanneer het onderzoek afgerond zal worden.

Het oefenen van de rampenbestrijding op de militaire vliegvelden is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de betreffende gemeente en het militaire luchtvaartterrein. Daarbij ligt de primaire verantwoordelijkheid bij de gemeenten.

Het ministerie van defensie heeft intern onderzocht bij welk organisatieonderdeel de centrale verantwoordelijkheid voor de voorbereiding op calamiteiten op militaire vliegvelden het beste kan worden ondergebracht. Dat heeft ertoe geleid dat deze verantwoordelijkheid belegd is bij de Directeur Operaties van het Commando Luchtmachtstrijdkrachten.

Oorzaken van in het onderzoek genoemde knelpunten varieerden van de administratieve verwerking van gehouden oefeningen tot communicatie met gemeentes inzake te plannen oefeningen. Inmiddels is de administratie op orde en is intensief contact gelegd met de betreffende gemeentes. Daarmee zijn de genoemde knelpunten verholpen.

In het rapport wordt aangekondigd dat er twee simulaties uitgevoerd zullen worden bij gemeenten met een luchtvaartterrein om de voorbereiding op ongevallen in de praktijk te testen. De leden van de PvdA-fractie vinden dit een buitengewoon nuttige manier om de voorbereiding op calamiteiten te testen en van daaruit te verbeteren. Wel vragen deze leden zich af hoe de ervaringen en inzichten uit deze simulaties gedeeld worden met andere gemeenten met een luchtvaartterrein. Met betrekking tot genoemde simulaties vragen de leden van de VVD-fractie zich af of kan worden aangegeven voor wanneer deze simulaties zijn gepland en bij welke luchtvaartterreinen? Licht het in de planning om deze simulaties jaarlijks uit te voeren?

De bedoelde simulaties zijn onderdeel van het eerder genoemde RADAR-traject. Gedurende dat traject wordt in elke veiligheidsregio een simulatie (lees: praktijktoets) gehouden. Tijdens de praktijktoets wordt de totale rampenbestrijdingsorganisatie getest. De praktijktoets kan een luchtvaartterrein betreffen, of een ramp met een trein, of het per ongeluk in een zwembad mengen van twee chemische stoffen die tot een (gevaarlijke) reactie leiden, etc. Kortom: er is een veelheid aan scenario's denkbaar om de diverse rampenplannen en het zogenaamde «opschalen» te testen. De praktijktest bevat een verrassingselement. De veiligheidsregio weet in welke periode een praktijktest komt, maar zij weet niet de exacte datum en tijdstip. Dit vanuit de gedachte dat een ramp zich nooit van te voren aankondigt.

Er zijn inmiddels twee praktijktoetsen uitgevoerd met specifieke aandacht voor luchtvaartterreinen. De eerste toets betrof Schiphol/Haarlemmermeer (veiligheidsregio Kennemerland). Ik heb u hier bij brief van 8 oktober 2008 over geïnformeerd.

De tweede praktijktoets met specifiek aandacht voor een luchtvaartterrein is op 12 november 2008 uitgevoerd in de regio Brabant-Noord. Het betreffende luchtvaartterrein was militair vliegveld Volkel. Aan de praktijktoets heeft daarom ook het ministerie van Defensie meegedaan. De resultaten van de praktijktoets worden over enige maanden bekend.

Het ligt niet in de planning en het is mijns inziens ook niet wenselijk om structureel bij de praktijktoetsen gemeenten of regio's met luchtvaartterreinen enkel of juist met dat ene risico te confronteren. De betreffende regio's kennen immers ook andere risico's dan luchtvaartterreinen en dienen zich daar ook op voor te bereiden. Het risico dat een luchtvaartterrein kan vormen speelt uiteraard wel een rol bij de voorbereiding van de praktijktoetsen door de Inspectie OOV.

Rapportages op grond van RADAR worden aan de betreffende regio toegezonden. Indien uit een regionale rapportage landelijk van belang zijnde leerpunten volgen, kunnen deze landelijk bekend worden gesteld. Op basis van alle regionale rapportages wordt eind 2009 een (overall) Stand van Zakenrapportage opgesteld, vergelijkbaar met de eerdere (tussen)stand van zakenrapportages die eind 2005 en eind 2007 aan uw Kamer zijn toegezonden. Begin 2009 zal opnieuw een (tussen)stand van zaken aan u worden toegestuurd.