



Aan de heer Marc Vanpaemel
Fractie leider Groen!
Provincieraadslid
Bruggestraat 154
8730 BEERNEM

Brugge, 19 oktober 2005
O.Ref.: KabGouv12/21/PB/2999

Betreft: Evaluatie rampoefening luchthaven Oostende

Geachte provincieraadslid,

Op 17 juni 2005 vond in de internationale luchthaven Brugge-Oostende een evaluatie van de rampoefening Ensor plaats.

Deze rampoefening simuleerde een brand in een landend toestel tijdens de korte finale. Aan boord bevonden zich 36 passagiers en 4 crewleden. De piloten kunnen uiteindelijk veilig landen en het toestel op de apron 1 parkeren. In de passagiersruimte zijn heel wat mensen bedwelmd door de rook, enkelen zijn verbrand : er heerst paniek.

Volgende zaken werden uitgetest tijdens de oefening :

1. Medisch Interventieplan van de provincie West-Vlaanderen, interventietype C, MUG-zone Oostende
2. Het rampenplan van de Internationale Luchthaven Oostende-Brugge (ontwerpversie 04.01)
3. Intra- en interdisciplinaire communicatie
4. Tijdsverloop manipulatie slachtoffers op rampterrein (bevrijding > in VMP > out VMP)
5. Samenwerking van luchthavendiensten en burgerlijke diensten
6. Grote noria (fictieve ziekenhuizen op het luchthaventerrein)
7. De aanpak van de slachtofferbejegening van de Federale Politie
8. Psychosociaal luik van het Medisch Interventieplan
9. Politieel Interventie Dossier (PID) luchthaven crash.

Over het algemeen werd de oefening door de evaluatoren als geslaagd beschouwd. Het begin van de oefening mag dan al chaotisch verlopen, dit is ook het geval in een reële ramp. Het is net aan de verantwoordelijke hulpverleners om die chaos te ordenen. De oefening bracht een aantal knelpunten aan het licht waaraan dient verholpen. Deze situeerden zich voornamelijk

Contactpersoon: Johan Debyser



op het vlak van het gebruik van de follow-me wagen, de opvang van niet-gewonden en de radiocommunicatie.

Het gebruik van de follow-me wagen

Specifiek aan een ramp op een luchthaven, is dat de burgerlijke hulpverleningsinstanties pas het terrein op kunnen onder begeleiding van een zogenaamde follow-me wagen, dit omwille van de veiligheid en van de onbekendheid met het terrein, vooral voor de hulpverleners die als versterking opgeroepen worden. Probleem is dat de luchthaven slechts over een beperkt aantal dergelijke wagens beschikt, wat een vertraging van de hulpdiensten op het rampterrein kan betekenen. De luchthavendirectie heeft als resultaatverbintenis naar voor geschoven dat dit aantal follow-me wagens zal verhoogd worden, zodat dit euvel weggewerkt kan worden.

Toegangswegen voor de hulpverleningsdiensten

De in- en uitrijposten voor de ambulances liggen te dicht bij elkaar waardoor ze elkaar hinderen. Vandaar dat voorgesteld werd door de luchthavenautoriteiten om deze meer van elkaar te scheiden waardoor een betere doorstroming gegarandeerd wordt.

De opvang van niet-gewonden

Hoewel het intern plan van de internationale luchthaven Brugge-Oostende een onthaalruimte voor familieleden voorziet evenals een opvangruimte voor de niet-gewonden, dient ook nog een verantwoordelijk personeelslid van de luchthaven hiervoor vrijgemaakt worden. Dit voor het opvangen van de medewerkers van de lokale Psychosociale Hulpverlening (PSH) Oostende en voor het opvangen van de slachtofferbejegenaars van de lokale politie. De samenwerking tussen de psychosociale hulpverleners – PSH, dienst slachtofferbejegening en de dienst Dringende Sociale Interventie van het Rode Kruis – verliep zeer goed. Wel werden afspraken gemaakt na de oefening om de verschillende invul fiches die gebruikt worden voor de identificatie van de niet-gewonden beter op elkaar af te stemmen. De werking van de nog niet zo lang bestaande PSH, werd meer bekendgemaakt bij de andere betrokken hulpverleners.

Communicatie

De politionele diensten maakten gebruik van het Astrid-netwerk en ondervonden geen problemen. Het Rode Kruis werkte tijdens de oefening via twee netten - de gewone radiofonie en het Astrid-netwerk. Ook zij ondervonden geen communicatieproblemen. Een aantal problemen deden zich voor in de gewone radiocommunicatie intern in de medische discipline en tussen brandweer en geneesheren. De brandweer Oostende ving dit probleem op door het gebruik van kwartgolfantennes. De oorzaken van problemen met radiofonie kunnen herleid worden tot een te lage zendkracht van de radioapparatuur, storingen als gevolg van vliegverkeer en de specifieke materialen waaruit het luchthavengebouw is opgetrokken (beton met staalconstructie).

De telecommunicatiewagen van de civiele bescherming die wordt ingezet in een latere fase van de ramp ter ondersteuning, bewees andermaal zijn nut.

Verder waren er nog een aantal typisch aan een oefening gerelateerde problemen. In reële ramp wordt het vliegverkeer volledig stilgelegd en wordt de cafetaria waarin de opvang van de

Contactpersoon: Johan Debyser



familieleden gebeurt volledig vrijgemaakt, kan de brandweer van alle hydranten en vulplaatsen gebruik maken en wordt er realistischer opgetreden door de hulpverleners,...

Hoewel oefeningen nooit volledig de realiteit evenaren, zijn het toch belangrijke instrumenten om de werking van de noodplanning in te oefenen en kunnen zij eventuele hiaten naar voor schuiven.

Ik hoop u hiermee nuttige informatie te hebben verstrekt.

Met de meeste hoogachting,

Paul BREYNE
Gouverneur van West-Vlaanderen.

Contactpersoon: Johan Debyser