

# Rampbestrijdingsplan Vliegbases Gilze-Rijen en Woensdrecht

Vaststellingsdatum: 01-04-2019 Versie: 0.7

Planeigenaar: Veiligheidsregio Midden- en West-Brabant (MDP)



## Toepassing en reikwijdte RBP

Dit rampbestrijdingsplan is voornamelijk een nadere uitwerking van het ramptype "luchtvaartongevallen" waarbij een luchtvaartuig is betrokken. Het rampbestrijdingsplan geldt voor luchtvaartongevallen op het terrein van de luchthaven en 1000 meter in het verlengde van de baankoppen met een breedte van 300 meter (zone 1, zie kaarten ommezijde) **uitgebreid met het gehele gebied binnen de omheining van de vliegbasis**. Meldingen van crashes buiten de luchthaven kunnen gemeld worden via de luchthaven. Het RCP is dan van toepassing en de luchthavenbrandweer zal desgewenst bijstand verlenen. Het verdient de aanbeveling om de toepassing van dit plan op dat moment te overwegen, ten minste bij defensie luchtvaartuigen.

## Operationele coördinatie

### • Brandweer:

o De operationele leiding over een gezamenlijke inzet met de luchthavenbrandweer ligt bij de hoogst leidinggevende van de civiele brandweer. Tot diens aanwezigheid berust de leiding bij de hoogst aanwezige functionaris van de luchthavenbrandweer.

o In opgeschaalde structuur is de On Scene Commander (OSC) primair verantwoordelijk voor de eenheden van de KLU.

### • Politie:

De taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden van de politie en de Koninklijke Marechaussee (KMar) zijn verschillend maar overlappen elkaar deels.

Object	Locatie	Politie	KMar
civiel	civiel	x	
civiel	militair		x
militair	civiel		x
militair	militair		x

o De politie is verantwoordelijk voor civiele objecten en terreinen, de KMar voor militaire objecten en terreinen.

### • Multi-disciplinair:

De locatie van de MCU wordt definitief bepaald door de Leider COPI. (MCU dient niet te ver van incidentlocatie verwijderd te zijn). Indien vaste aansluitingen nodig zijn voor de infrastructuur van de MCU dan zijn die voor handen bij de luchthaven brandweerkazerne.

## Bezetting coördinatie niveaus

Coö-niveau	Locatie	Bezetting Defensie
COPI / GRIP 1	MCU, bij voorkeur bij brw.kazerne luchthaven	Liaison Vliegbasis/OSC OVD-KMar.
ROT / GRIP 2	Regionaal Coördinatie Centrum (RCC), Ringbaan West 232 te Tilburg	Piketfunct. KMar BC, P-BC. Vertegenwoordiger Vliegbasis conform bedrijfsnoodplan
GBT / GRIP 3	Gemeentehuis van betrokken gemeente	Aangewezen piketfunct. KMar. Vertegenwoordiger Vliegbasis conform bedrijfsnoodplan
RBT / GRIP 4	Kantoor VR-MWB, kamer 4.11, Doornboslaan 225-227 te Breda.	Aangewezen piketfunct. KMar. Vertegenwoordiger Vliegbasis conform bedrijfsnoodplan

## Relevante Naslagwerken

- Bestuurlijke Netwerkaarten. [Netwerkaart 26 en Bevoegdheidenschema 23](#) – Defensie
- [Handreiking Crisisbeheersing op Luchthavens](#)
- Bedrijfsnoodplan Vliegbasis Woensdrecht / Vliegbasis Gilze-Rijen (via liaison beschikbaar)
- [Regionaal Crisisplan](#)
- Repressief handboek, hoofdstuk Vliegtuigongeval bestrijding

## Alarmering en machtiging

### Aanvullende alarmering door AC Vliegbases

- De luchthaven verzorgt zelf de alarmering van de KMar.
- Incidenten op de luchthaven, die intern kunnen worden afgehandeld maar in zicht van publiek plaats vinden, worden ter informatie gedeeld met de OVD-en van de ketenpartners, via de GMK. (zie scenario's)

### Machtigingen

In beginsel zal alarmering naar externe instanties door onderstaande functionarissen worden uitgevoerd:

- Centralist Alarmcentrale Vliegbasis
- OSC
- Onderdeels Coördinatie Centrum (OCC)

Eventueel kunnen in de interne bedrijfsnoodplannen van de luchthavens andere functionarissen gemachtigd worden.

### Eerste alarmering (geldt voor maatscenario's 1, 3 en 5)

Brw	GHOR	Pol/KMar	Bases	Aanv. OVD	CACO
Peloton	2 ambu	OVD-en	2 Crashtender	GHOR/BZ	Overwegen GRIP

- Verdere op- en afschaling op basis van beeldvorming n.a.v. uitdraagprotocol
- Alleen een risicovolle voorzorgslanding wordt gemeld conform maatscenario 1, 3 of 5.

## Uitdraag protocol GMK – AC vliegbases

Werkdruk kan er toe leiden dat in het eerste contact tussen meldkamers eerst een maatscenario wordt afgeroepen. Indien de tijd het toe laat wordt **zo spoedig mogelijk** bij een (te verwachten) luchtvaartongeval op de luchthaven ten minste de volgende informatie met elkaar gedeeld om een initieel situatiebeeld te genereren:

- Type toestel;
- Persons on Board (POB) en toestand van inzittenden;
- Waar op de luchthaven heeft de crash plaats gevonden / Kwadrant duiding op kaart;
- Welke toegangspoort (adres) moet worden gebruikt door aanrijdende eenheden;
- Is er munitie of springstoffen betrokken.

Voor verdere beeldvorming wordt de volgende informatie – waar mogelijk - gedeeld:

- Oorzaak incident;
- Meteorologische omstandigheden en verwachtingen;
- Veilige afstanden;
- Overige betrokkenen;
- Overige risico's en daarbij behorende effectgebieden;

## Toegankelijkheid en Mobiliteit

Bij alarmering wordt de te gebruiken toegangspoort doorgegeven door de AC vliegbases. **De opkomende OVD-en en eerste eenheden** rijden in principe - in eerste instantie - richting de brandweerkazerne op de luchthaven. Pas nadat de luchthaven gesloten is kan de rest van de luchthaven veilig worden betreden. De AC geeft dit door aan de meldkamer waarna de eerste eenheden zich direct kunnen begeven naar de inzetlocatie. Bij voorzorgslanding melden eenheden zich altijd bij de brandweerkazerne op de luchthaven. Als de inzetlocatie deze brandweerkazerne betreft dan is de routing vanaf de hoofdpoot bewegwijzerd door middel van rode borden met de witte tekst "Brandweer". **Overige eenheden** rijden naar de aan te geven UGS op de bases en rijden naar het incident op aangeven van de betreffende OVD. GMK bepaalt na bevestiging daadwerkelijk incident een multidisciplinaire uitgangstelling nabij de vliegbasis, in bovenwinds gebied.

## Scenario's

Op luchthavens werkt men met scenario's om het te verwachten incident te beschrijven. Scenario's zijn gebaseerd op het aantal inzittenden. De initiële alarmering van de hulpdiensten zal in eerste instantie niet anders zijn, maar het helpt in de chaosfase om inzicht te verkrijgen in het te verwachte aantal slachtoffers. Zolang het uitdraagprotocol niet volledig is doorlopen kunnen de hulpdiensten desgewenst hun eigen op/afschaling inrichten op basis van deze scenario's.

Onder scenario 0 wordt verstaan: de voorzorgslanding van een luchtvaartuig of alle (kleine) ongevallen met een luchtvaartuig waarbij de luchthaven brandweer geen assistentie nodig heeft. Bij ieder incident waarbij dienstdoende bevelvoerder of OSC inschat dat assistentie benodigd is, wordt direct opgeschaald naar scenario 1, 3 of 5. Vanwege het open zicht op de vliegbasis kunnen incidenten die zelfstandig door luchthaven brandweer afgehandeld wel door omstanders buiten de vliegbasis worden waargenomen. In verband met de hiermee gepaard gaande media-aandacht wordt de Veiligheidsregio over deze incidenten geïnformeerd.

Maatscenario	Max. aantal inzittende	Actie door Meldkamer
0	Variabel 1 - 50	OVD-en van Veiligheidsregio worden geïnformeerd t.b.v. informatiepositie
1 (incl. 2)	1 - 4	Initiële alarmering. Zodra de werkdruk het toestaat zullen meldkamers
3 (incl. 4)	5 - 20	informatie delen conform uitdraagprotocol en kan desgewenst worden op- of afgeschaald.
5 (incl. 6)	21 - 50	

## Gemeentelijke Afstemming Defensie

Taakorganisatie Gemeente	Defensie	Aandachtspunten
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Crisiscommunicatie</b></li> </ul> <b>Woensdrecht</b> <a href="#">email</a> Tel: <b>Gilze en Rijen</b> <a href="#">email</a> Tel:	De luchthavens werken in aanvang middels een één loket gedachte, namelijk het Onderdeels Coördinatie Centrum (OCC). Op basis van (interne/externe) behoefte zullen processen decentraal weggezet worden.  <b>OCC Gilze-Rijen</b> Tel: Email:  <b>OCC Woensdrecht</b> Tel: Email:	Defensie maakt voor informatie en communicatie o.a gebruik van interne media, nml: Website: <a href="http://www.luchtmacht.nl">www.luchtmacht.nl</a> Twitter: @VlbWoensdrecht, @VlbGilzeRijen en @dhcluchtmacht Het overkoepelende twitteraccount: @Kon_luchtmacht Zorg voor "één bron één boodschap!"  Opvanglocaties zijn op defensie terreinen voorhanden. De coördinator (TL opvang TO PZ) van de gemeente kan zich in overleg begeven naar de vliegbases. Registratie wordt in beginsel door defensie opgestart. Bij veel burgers overweeg SIS (opdracht via ACBZ)
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Publieke zorg</b></li> </ul> <b>Woensdrecht</b> <a href="#">email</a> Tel: <b>Gilze en Rijen</b> <a href="#">email</a> Tel:		Bevoegd gezag op defensie terreinen is het ministerie van IenW met als toezichthouder de inspectie Leefomgeving en Transport.
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Omgevingszorg</b></li> </ul> <b>Woensdrecht</b> <a href="#">email</a> Tel: <b>Gilze en Rijen</b> <a href="#">email</a> Tel:		Geen afwijking op standaard
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Nafase</b></li> </ul> <b>Woensdrecht</b> <a href="#">email</a> Tel: <b>Gilze en Rijen</b> <a href="#">email</a> Tel:		

De uitvoering van de taakorganisaties Crisiscommunicatie, Publieke zorg en Omgevingszorg, wordt gedaan door regionale, districtelijke en/of lokale functionarissen.

## Uitgangspunt Rampbestrijdingsplan Vliegbases

Voor het rampbestrijdingsplan geldt dat 'specifiek voor algemeen' gaat. Dit betekent dat allereerst de in het rampbestrijdingsplan beschreven maatregelen en organisatie toegepast moeten worden. Voor sommige processen is het gestelde in het Regionaal Crisisplan of relevante deelplannen afdoende. Het rampbestrijdingsplan moet dan ook te allen tijde tezamen met het Regionaal Crisisplan en deelplannen worden gebruikt.

Kaartmateriaal vliegbases (Zone 1). Kaarten zijn digitaal terug te vinden in Goodreader, LCMS en VIK

Overig kaartmateriaal is o.a. terug te vinden in de voorgenoemde systemen

# **KAARTMATERIAAL BEWUST WEG GELATEN**