

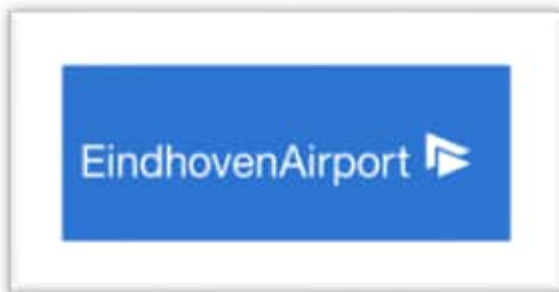
Datum 25 november 2025
Proceseigenaar Crisisbeheersing
Status Definitief
Evaluatiejaar 2029

Behandeld door
Telefoon
Versie 4.0

Crisisbeheersplan Luchthaven Eindhoven

Organisatorisch deel

Openbaar en voor publicatie



Colofon

Opdrachtgever:

Algemeen Bestuur Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost

(Eind)redactie:

Afdeling Crisisbeheersing Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost

Projectgroep CBP Luchthaven Eindhoven

- Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost
 - Crisisbeheersing
 - Brandweer
 - Bevolkingszorg
 - GHOR
- Eindhoven Airport N.V.
- Air Mobility Command Eindhoven
- Gemeente Eindhoven
- Koninklijke Marechaussee
- Eenheid Oost-Brabant van de Nationale Politie
- Meldkamer Oost-Brabant

Leeswijzer

Het Crisisbeheersplan Luchthaven Eindhoven bestaat uit twee delen; een openbaar en een niet-openbaar deel.

In het openbare, organisatorische deel beschrijft de kaders/ definities en toepassingsgebied gericht op de uitvoering van de crisisbeheersing op en rondom Luchthaven Eindhoven. Dit deel van het Crisisbeheersplan wordt gepubliceerd via het website www.vrbzo.nl. Het operationele deel is niet-openbaar en wordt digitaal ter beschikking gesteld aan het bestuur en/ of de partijen die in het kader van de rampbestrijding een operationele taak vervullen. Het operationele deel bestaat uit een plan en aparte coördinatiekaarten voor elk van de in het CBP opgenomen scenario's.

Wijzigingen

Om de leesbaarheid van het CBP te verbeteren is de opzet gewijzigd:

- De hoofdstukindeling is veranderd en onderdelen zijn samengevoegd.
 - De inleiding met daarin de algemene informatie, zoals wettelijke kaders en de relatie met andere planvorming.
 - De algemene informatie over de luchthaven en zijn gebruikers.
 - Organisatorische informatie over de voorbereide scenario's, samenhang met andere planvorming en crisisteam en actoren op de luchthaven.
- Een aantal onderwerpen zijn minder uitgebreid of niet meer opgenomen in versie 4.0. De reden daarvoor is dat deze informatie in andere (landelijke) plannen terug te vinden is.

Inhoudelijke wijzigingen

Toegevoegd of uitgebreider beschreven is de inhoud in de volgende paragrafen

1.6 Oefenprocedure

3.7 Actoren op de luchthaven.

Inhoudsopgave

1. Inleiding	4
1.1 Wettelijk kader	4
1.2 Relatie met andere (landelijke) planvormingsdocumenten	4
1.3 Betrokken diensten	5
1.4 Afbakening	5
1.5 Vaststelling, terinzagelegging en beheer	5
1.6 Oefenprocedure	6
1.7 Crisiscommunicatie	6
2. Algemene informatie Luchthaven Eindhoven	7
2.1 Air Mobility Command	7
2.2 Eindhoven Airport	8
2.3 De omgeving van de luchthaven	8
3. Organisatorische informatie	8
3.1 Preparatie	9
3.2 Maatgevende incidenttypen	9
3.3 Toepassingsgebied	10
3.3.1 Samenhang met coördinatieplan Luchtvaartongeval buiten luchthaventerrein	11
3.4 Sluiten van de start- en landingsbaan	11
3.5 Calamiteitenplannen AMC en EA	11
3.6 Actiecentra Luchthaven EHV	12
3.6.1 Crisis Management Team	12
3.6.2 Commissie van Overleg	12
3.7 Actoren op de luchthaven (incl. een aantal bevoegdheden)	13
Vaststellingsbesluit	15
Bijlagen	17
Bijlage A Wettelijk kader en documentatie	18
Bijlage B Toepassingsgebied CBP	19
Bijlage C Opschalingsschema	20
Afkortingenlijst	21
Verzendlijst	23

1. Inleiding

Luchthaven Eindhoven (hierna “Luchthaven EHV”) bestaat uit de militaire Vliegbasis Eindhoven onder de naam Air Mobility Command¹ (AMC) en het civiele vliegveld Eindhoven Airport N.V. (EA). Door de gecombineerde functie van het luchthaventerrein wordt de term “Luchthaven EHV” gebruikt.

Voor de Vliegbasis EHV geldt een brandrisicoklasse 8² Aeronautical Information Publication (AIP) en Annex 14 van de International Civil Aviation Organisation (ICAO). De brandrisicoklasse van een vliegtuig is direct gerelateerd aan de in theorie benodigde bluscapaciteit voor het grootste type vliegtuig dat op de luchthaven normaliter landt. Incidenteel kan na vooraankondiging een vliegtuig behorende tot de brandrisicoklasse 9 of 10 gebruik maken van de Vliegbasis EHV. Hieronder een overzicht van de risicoklassen van een aantal andere Nederlandse luchthavens:

Type	Gemeente	Klasse	Voorbeeld luchthaven
Nationaal	Haarlemmermeer	10	Amsterdam Airport Schiphol
Regionaal	Rotterdam	7	Rotterdam The Hague Airport
Militair	Uden	6	Vliegbasis Volkel
Klein civiel	Cranendonck	3	Kempen Airport

1.1 Wettelijk kader

[Artikel 17 van de Wet veiligheidsregio's](#) (Wvr) en [art. 6.2.1 van het Besluit veiligheidsregio's](#) (Bvr) verplichten het bestuur van de Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost (VRBZO) tot het vaststellen van een rampbestrijdingsplan (RBP) voor een vliegtuigongeval op een luchthaven binnen die veiligheidsregio welke is ingedeeld in brandrisicoklasse 3 of hoger of in geval van een militair luchtvaartterrein.

Het wettelijke RBP is aangevuld met de scenario's luchtvaartongeval op afstand, infectieziekten, extreem geweld en effect op openbare orde en veiligheid (OOV). Dit is de reden dat dit plan als geheel het Crisisbeheersplan Luchthaven Eindhoven genoemd wordt (hierna “CBP”). Het complete plan beschrijft de (operationele) uitgangspunten en (samenwerkings)afspraken bij de gezamenlijke aanpak van diverse (luchtvaart)scenario's die op of rondom Luchthaven EHV kunnen plaatsvinden.

De wettelijk kaders zijn gebaseerd op de in [bijlage A](#) vermelde wet- en regelgeving en documenten. In het Nationaal Crisisplan Luchtvaartongevallen³ (NCP-L) is een overzicht opgenomen van de belangrijkste internationale en nationale wet- en regelgeving die van toepassing is bij luchtvaartongevallen.

1.2 Relatie met andere (landelijke) planvormingsdocumenten

Landelijke planvorming	Regionale planvorming
- LCP Extreem geweld en terrorisme - NCP Luchtvaartongevallen - Handreiking Crisisbeheersing op luchthavens - Nationaal Handboek Crisisbeheersing - BNK⁴ 24: Burgerluchtvaart - BS⁵ 24: Luchtvaart - BNK 10: Terrorisme - BS 8: Justitie en terrorisme	- Coördinatiekaart Extreem Geweld - Protocol Verdachte Objecten - Coördinatieplan Luchtvaartongevallen buiten luchthaventerrein - RBP Seveso Hogedrempelinrichtingen - Coördinatiekaart Nationale crisisstructuur
Te vinden op de volgende websites Landelijke Crisisplannen NCTV Nationale Crisisstructuur NCTV Bestuurlijke Netwerkkarten Crisisbeheersing NIPV	Te vinden in LCMS

¹ vanaf 1 maart 2021

² Bron: Nederlandse variant van het Aeronautical Information Publication (AIP).

³ Het Nationaal Crisisplan Luchtvaartongevallen wordt geactualiseerd naar het Landelijk Crisisplan Luchtvaartongevallen (LCP-L).

⁴ Bestuurlijke Netwerkkarten

⁵ Bevoegdheidenschema

1.3 Betrokken diensten

Het CBP wordt integraal opgesteld door alle bij de bestrijding betrokken diensten. Dit zijn in eerste aanleg ook de gebruikers van het plan.

- Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost
 - Crisisbeheersing
 - Brandweer
 - GHOR⁶/ GGD⁷ Brabant-Zuidoost
 - Bevolkingszorg
- Gemeente Eindhoven
- Politie: eenheid Oost-Brabant
- Koninklijke Marechaussee
- Air Mobility Command Eindhoven.
- Eindhoven Airport N.V.

De diverse luchtvaartmaatschappijen die vliegen op EA zijn niet betrokken bij het opstellen van het CBP. Bij een incident wordt de betrokken luchtvaartmaatschappij wel verzocht om als volwaardige netwerkpartner aan te sluiten in de opschalingsstructuur. De hulpdiensten zijn zich ervan bewust dat de luchtvaartmaatschappij ook een bron is met relevante informatie voor de bestrijding van het incident en dat zij met hun processen een belangrijke bijdrage kunnen leveren.

1.4 Afbakening

- We gebruiken niet de term “vliegtuigongeval”, maar “luchtvaartongeval” vanwege de diversiteit aan luchtvaartuigen die gebruik kunnen maken van de luchthaven (naast vliegtuigen ook bv. helikopters).
- Voor de leesbaarheid spreken we wel over vliegtuigen i.p.v. luchtvaartuigen.
- Bij verwijzing naar het RBP gaat het alleen over de scenario’s die onder het incidenttype (verwachte) luchtvaartongevallen vallen.
- In het plan zijn de uitzonderingen op de reguliere wijze van optreden opgenomen, zoals de specifieke afspraken over het opstarten van het CBP en het alarmeren van de hulpdiensten.
- Niet opgenomen zijn alle bepalingen die al beschreven zijn in het vigerende Regionaal Crisisplan, de Gecoördineerde Regionale Incidentenbestrijdings Procedure (GRIP), dan wel in enig ander document dat voor de VRBZO leidend is bij (onderdelen van de) crisisbeheersing en rampbestrijding. Daarvoor wordt verwezen naar het onderliggende document of naar een van dat document deel uitmakende bijlage waarin informatie is opgenomen. Informatie hierover is aan te vragen bij de VRBZO.
- Niet opgenomen zijn de monodisciplinaire taken (waaronder de eigen calamiteitenplannen van EA en AMC; zie [paragraaf 3.5](#)), verantwoordelijkheden en reguliere werkprocessen die alleen voor de betrokken discipline van belang zijn.

1.5 Vaststelling, terinzagelegging en beheer

Het openbare deel van dit CBP wordt door het Algemeen Bestuur (AB) van de VRBZO vastgesteld (na ter inzagelegging) ([afdeling 3:4 van de Algemene Wet Bestuursrecht](#)) (AwB).

Het bestuur van de veiligheidsregio zorgt elke vier jaar voor een actualisatie van het CBP en het openbare deel wordt gepubliceerd (www.vrbzo.nl). Het operationele deel heeft een niet-openbaar karakter en wordt digitaal ter beschikking gesteld aan het bestuur en/ of de partijen die in het kader van de rampbestrijding een operationele taak vervullen.

Aanpassingen in het operationele, niet-openbare deel van dit CBP én in de coördinatiekaarten kunnen, zonder ter inzagelegging en bestuurlijke vaststelling, direct worden aangepast onder verantwoordelijkheid van de directeur VRBZO. Hiermee zorgen we dat hulpverleningsdiensten snel op de hoogte zijn van de meest actuele en relevante informatie. Het beheer van dit CBP ligt in handen van de afdeling Crisisbeheersing VRBZO.

⁶ Geneeskundige Hulpverleningsorganisatie in de Regio

⁷ Gemeentelijke Gezondheidsdienst

1.6 Oefenprocedure

In [artikel 6.2.3 Bvr](#) is de wettelijke oefenverplichting voor het RBP voor luchthavens opgenomen. Voor de volledige tekst wordt verwezen naar het Bvr.

De strekking van het artikel is dat de veiligheidsregio periodiek multidisciplinaire oefeningen organiseert voor zowel de hoofdstructuur (stafoefening; eens per twee jaar) en voor de hoofdstructuur samen met operationele eenheden (eens per vier jaar). De wettelijke verplichting is gericht het toetsen op juistheid, volledigheid en bruikbaarheid van het plan en waarbij gelijktijdig het Calamiteiten Bedrijfsnoodplan (CBNP) van AMC en het calamiteitenplan van EA worden beoefend.

In de [Nota van toelichting van art. 6.3.2 Bvr](#) staat beschreven hoe het RBP voor het in de regio liggende luchtvaartterrein wordt getoetst⁸ op juistheid, volledigheid en bruikbaarheid:

- Bij een multidisciplinaire stafoefening moet gedacht worden aan een oefening waarbij het Gemeentelijk/ Regionaal Beleidsteam (GBT of RBT), Regionaal Operationeel Team (ROT), de leiding van de operationele eenheden in het commando rampterrein⁹ en de leiding van de calamiteitenorganisatie(s) van de luchthaven betrokken zijn.
- Bij de multidisciplinaire oefening van staf en operationele eenheden moet gedacht worden aan een oefening waarbij in ieder geval betrokken zijn het G/(R)BT, ROT, de leiding van de operationele eenheden in het commando rampterrein, een beperkt aantal van de operationele eenheden op en rond het rampterrein, en de bij de rampenbestrijdingsorganisatie(s) betrokken diensten van de luchthaven.
- De oefeningen zijn gericht op het toetsen van een effectieve en efficiënte samenwerking tussen het regionale en lokale bestuur, de operationele diensten (brandweer, politie en geneeskundige hulpverlening) en de calamiteitenorganisatie van de luchtvaartterreinen.
- Bij de oefeningen worden de alarmregeling (of het calamiteitenplan) en het vastgestelde rampbestrijdingsplan van de desbetreffende luchthaven mede beoefend.

Voor de veiligheidsregio ligt de focus niet alleen op het toetsen van juistheid, volledigheid en bruikbaarheid van het RBP, maar zeker ook op de veiligheidsaspecten, samenwerking partners, overdrachtsmomenten en gevaarsetting tussen diensten en de incidentbestrijding. Het is daarom van belang om deze facetten niet alleen periodiek in de multidisciplinaire oefencyclus op te nemen, maar zeker ook in het contact tussen de bij de luchthaven betrokken partners en in de monodisciplinaire oefeningen.

1.7 Crisiscommunicatie

De reguliere communicatieverantwoordelijkheden van de betrokken partijen blijven gelden in een crisissituatie. Bij opschaling coördineert de VRBZO, via het regionale proces Crisiscommunicatie, de multidisciplinaire afstemming, monitort de taakorganisatie de pers- en publieksvoorlichting en geeft hier uitvoering aan.

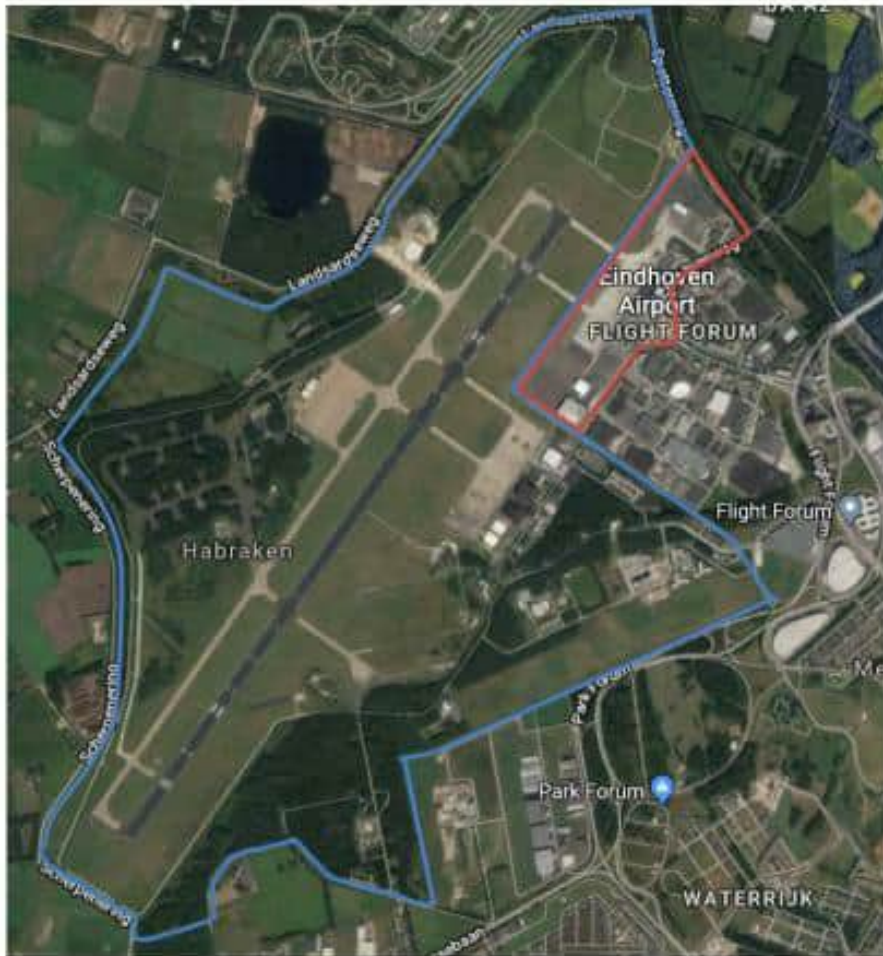
In alle gevallen stemmen betrokken partijen timing en inhoud af voor eenduidige (betrouwbare) communicatieboodschappen en -aanpak. EA en het AMC blijven verantwoordelijk voor de communicatie over de eigen organisatieonderdelen.

⁸ In hetzelfde toelichting worden ook de monodisciplinaire én de grootschalige multidisciplinaire oefeningen voortvloeiend uit internationale wetgeving aangehaald. Deze vallen buiten de scope van de oefenverplichting van dit CBP.

⁹ Met het commando rampterrein wordt de Commando Plaats Incident (CoPI) bedoeld.

2. Algemene informatie Luchthaven Eindhoven

Luchthaven EHV ligt aan de westzijde van Eindhoven, tussen Best en Veldhoven. Aan west/ zuidwest zijde is het militaire deel, AMC, van de Luchthaven Eindhoven. EA bevindt zich in de noordoost hoek van het luchthaventerrein.



Figuur 1: Bovenaanzicht van de luchthaven (blauwe omtrek: AMC | rode omtrek: EA)

2.1 Air Mobility Command

Air Mobility Command Eindhoven
Commando Luchtstrijdkrachten
Flightforum 1550
5657 EZ Eindhoven

Het AMC levert als beheerder van het luchthaventerrein de Luchtverkeersleiding (LVL), Luchthavenbrandweer, meteo, luchttransport en air to air refuelling capaciteit (bijtanken in de lucht) en stelt een deel van het luchthaventerrein beschikbaar voor civiel medegebruik.

Zij ondersteunen militaire operaties, humanitaire missies en speciale opdrachten in vredes-, crisis, en oorlogstijd door inzet van luchttransport waar dan ook ter wereld en wanneer dat wordt verlangd. De inzet kan zowel zelfstandig als in bondgenootschappelijk verband dan wel samen met bevriende naties plaatsvinden. Voor het uitvoeren van luchttransport beschikt het Commando Luchtstrijdkrachten over verschillende type transportvliegtuigen.

2.2 Eindhoven Airport

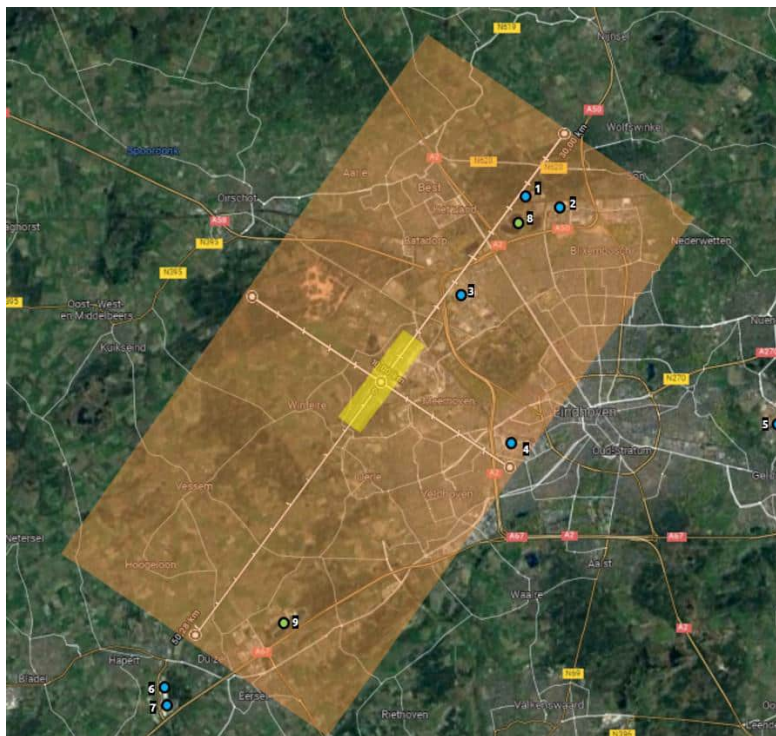
Eindhoven Airport N.V.
Luchthavenweg 13
5657 EA Eindhoven

EA biedt ruimte aan vliegtuigmaatschappijen voor het uitvoeren van charters, lijndiensten en general aviation¹⁰. Met ca. 6,8 miljoen passagiers in 2024 is EA, wat reizigers betreft, het grootste regionale vliegveld in Nederland. Vluchten vinden dagelijks plaats tussen 07.00-23.00 uur (de terminal is open vanaf 04.30 uur). Tussen 23.00 en 00.00 uur zijn geen starts en een beperkt aantal landingen toegestaan.

In de terminal (landside) is een volwaardig, publiekelijk toegankelijk winkelaanbod. Na de security check bevindt zich nog een winkel, welke alleen te bezoeken is voor de passagiers na het passeren van de security check (airside). In de terminal van EA zijn dagelijks gemiddeld 2.500 mensen (bezoekers en werknemers) aanwezig. Naast EA bevindt zich Tulip Inn met 120 hotelkamers).

2.3 De omgeving van de luchthaven

Direct naast de Luchthaven ligt een gemengd bedrijventerrein, het Flight Forum, dat zich kenmerkt door vestigingen van business-to-business dienstverlening. Het park heeft een totale omvang van 65 hectaren en is d.m.v. van de HOV-lijn (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) verbonden met Eindhoven Centrum/NS Station en EA en ligt vlak aan de A2/N2. Ook liggen binnen een vierkant van 10 km rondom de start-landingsbaan een aantal Seveso Hoge- en lage drempelinrichtingen en grote recreatieterreinen.



Figuur 2: Omgeving Luchthaven Eindhoven

Seveso Hoge- en lage drempelinrichtingen¹

1.	●	Rendac (Son en Breugel)
2.	●	DP World Chemical Logistics (Son en Breugel)
3.	●	Linde Gas (Eindhoven)
4.	●	Air Liquide (Eindhoven)
5.	●	Renewi (Geldrop)
6.	●	Diffutherm B.V. (Hapert)
7.	●	Schippers Europe B.V. (Hapert)

Recreatie

1.	●	Recreatiecentrum Aquabest (Best)
2.	●	Landgoed Duynenwater / E3-strand (Eersel)

¹⁰ De general aviation is een veelomvattende sector binnen de luchtvaart. Naast de recreatieve luchtvaart zijn er commerciële activiteiten. Hieronder vallen bijvoorbeeld ballonvaren, zweefvliegen, valsechterspringen en het houden van rondvluchten

3. Organisatorische informatie

Het doel van het CBP is het verzorgen van een gecoördineerde bestrijding van een maatgevend incident volgens een inzetscenario of vooraf vastgestelde procedures¹¹. Het beschrijft de alarmering, coördinatie niveau, opschaling en inzet van de parate diensten in de 1^e fase en kan ook in een verder stadium van het incident worden gebruikt.

De primaire doelgroep van het CBP bestaat uit de operationele hulpdiensten en operationele functionarissen in de crisisbeheersing en rampenbestrijding. Verdere uitwerking, inclusief plattegronden, coördinatiekaarten en de uitwerking van verschillende incidenttypen zijn opgenomen in het niet-openbare deel van het CBP.

3.1 Preparatie

De voorbereide scenario's zijn uitgewerkt in één van de onderstaande vormen:

- Vaste alarmeringsscenario's met daaraan gekoppelde operationele inzet, alarmering en opschaling.
- Procedurele afspraken bij de melding/ constatering van een incidenttype met aandachtspunten voor crisisbeheersing.

Het scenario is bepalend is voor de invulling van de hulpverleningsvraag; bijvoorbeeld een luchtvaartongeval met een vast hulpverleningspotentieel¹².

Het is geen "worstcasescenario" maar moet worden gezien als het meest waarschijnlijke scenario dat zou kunnen plaatsvinden. De operationeel leidinggevend maken een inschatting of het incident overeenkomt met de hulpvraag die bij het scenario hoort. Voor een aantal scenario's is de basisinzet¹³ van alarmering van de operationele eenheden opgenomen in het operationele, niet-openbare deel van het CBP.

3.2 Maatgevende incidenttypen

In het niet-openbare, operationeel deel van dit CBP zijn de volgende incidenttypen (incl. de scenario's en bijbehorende opstartmodellen) beschreven:

- **(verwachte) luchtvaartongevallen**; de inzet van de operationele diensten, de alarmering en opschaling;
- **luchtvaartongevallen op afstand**, waarbij Luchthaven EHV de luchthaven van aankomst of vertrek is van het betreffende toestel;
- een melding/constatering van een **infectieziekte** aan boord van een vliegtuig of bij een ernstig vermoeden daarvan (incl. verantwoordelijkheid rondom advisering bij en bestrijding van de infectieziekte);
- een melding/constatering van **extreem geweld (amok, bommelding/ explosie en kaping/ gijzeling)** aan boord van een vliegtuig en/of op Luchthaven EHV.
- een melding/constatering van een incidenttype met effecten op het gebied van **openbare orde en veiligheid (OOV)**. Dit incidenttype kan ook ontstaan als gevolg van een van de bovenstaande incidenttypen maar kan ook een andere oorzaak hebben.

In het bijzonder voor de scenario's amok en bommelding/explosie is de uitwerking in dit CBP beperkt en wordt verwezen naar de uitwerking in de calamiteitenplannen van EA en AMC. Voor de scenario's amok en bommelding/ explosie zijn (monodisciplinaire) procedures opgesteld door de politie en Koninklijke Marechaussee (KMar). Die procedures zijn vanwege het vertrouwelijke karakter niet opgenomen in dit CBP.

Bij het incidenttype 'effect op OOV' is niet de oorzaak maar het effect leidend. Hierbij valt te denken aan bijvoorbeeld grootschalige onrust in de terminal van EA, ongeacht wat de reden daarvan is.

¹¹ Uitgewerkt in afstemming met de calamiteitenplannen van EA en AMC.

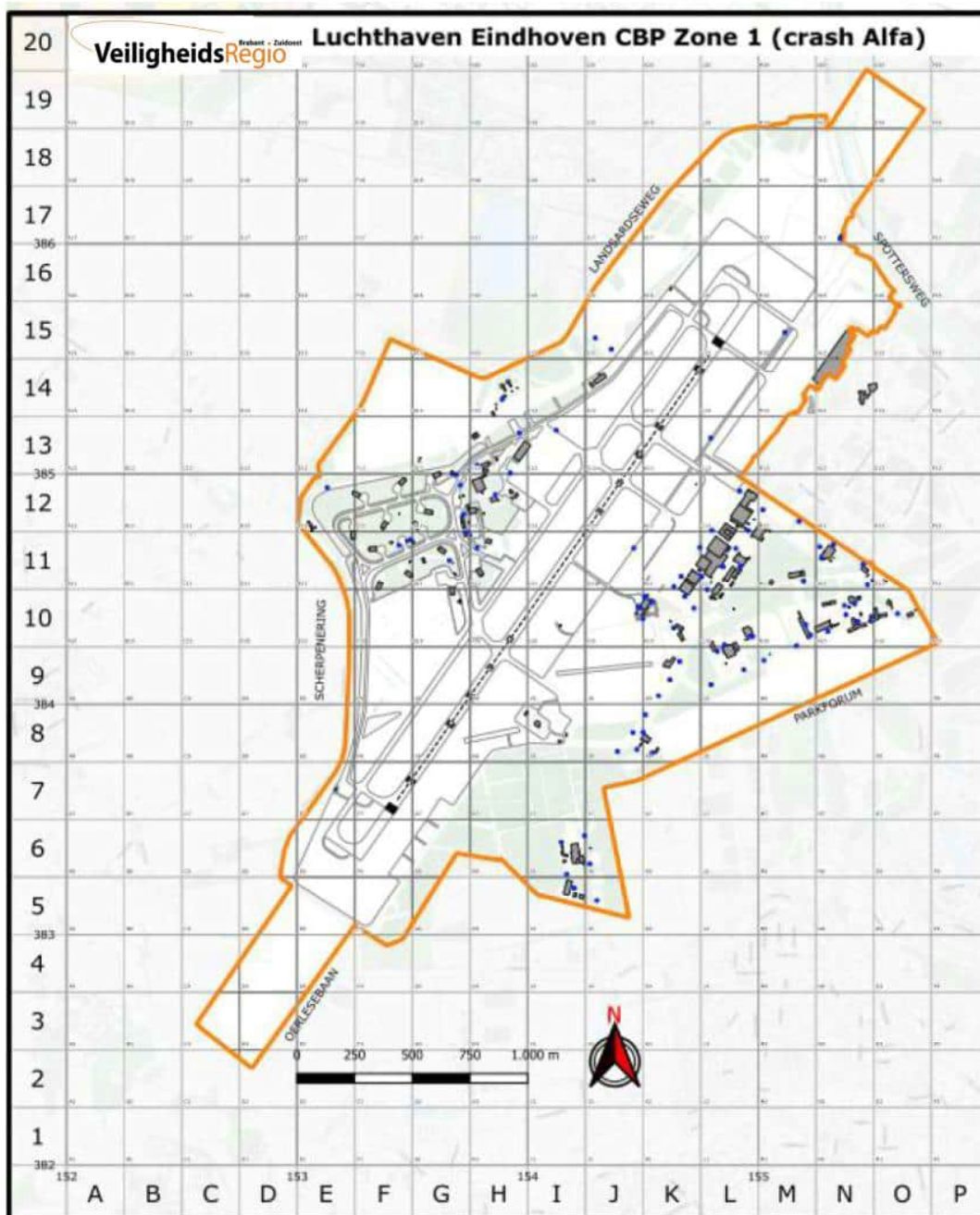
¹² Om dit te kunnen bepalen zijn aan de hand van kengetallen van incidenten die (inter)nationaal hebben plaatsgevonden, scenario's bepaald met betrekking tot de (verwachte) luchtvaartongevallen.

¹³ De inzet van extra operationele eenheden is niet opgenomen omdat die inzet afhankelijk is van de feitelijke situatie.

3.3 Toepassingsgebied

Het CBP van Luchthaven Eindhoven is van toepassing op het gehele gebied dat binnen de hekken van het luchthaventerrein valt, incl. het verlengde van de start-landingsbaan over een afstand van 1 kilometer voor- en achter de start-landingsbaan en 150 meter links en rechts van de baan.

Het toepassingsgebied (figuur 3 en in [bijlage B](#)) is het geografisch afgebakend gebied waarbinnen dit CBP in werking treedt. Voor (verwachte) luchtvaartongevallen binnen dit gebied spreken we van zone 1 of Crash Alpha (militaire benaming). Al het gebied wat buiten de grenzen van het toepassingsgebied valt, wordt voor luchtvaartongevallen aangeduid als 'buiten luchthaventerrein waarvoor aparte planvorming is opgesteld.



Figuur 3: Toepassingsgebied van het CBP binnen de oranje lijnen

3.3.1 Samenhang met coördinatieplan Luchtvaartongeval buiten luchthaventerrein

Buiten het toepassingsgebied kunnen zich de volgende situaties voordoen:

Luchtvaartongeval buiten luchthaventerrein, met Luchthaven EHV als luchthaven van aankomst of vertrek.

Voor een luchtvaartongeval buiten luchthaventerrein zal eerst coördinatieplan *luchtvaartongeval buiten luchthaventerrein* worden geactiveerd voor operationele processen. Zodra blijkt dat Luchthaven EHV de aankomst- of vertrek luchthaven van het betreffende toestel was, is het scenario *luchtvaartongeval op afstand* uit dit CBP van toepassing als voorbereiding op tactische processen.

Luchtvaartongeval buiten luchthaventerrein waarvan de melding als eerste bij de LVL van Luchthaven EHV binnenkomt.

Vooraf binnen de Controlled Traffic Region (CTR) (gebied rondom de luchthaven) kan het voorkomen dat zij als eerste het signaal krijgt van een crash buiten luchthaventerrein. In dat geval wordt gealarmeerd volgens coördinatieplan *luchtvaartongeval buiten luchthaventerrein*. Deze alarmering zal voor de LVL op dezelfde manier verlopen als bij het incidenttype (verwachte) luchtvaartongevallen uit het CBP. Voor de Meldkamer Oost-Brabant (MOB) verloopt deze melding wel anders. Voor de alarmering van de juiste eenheden is daarom gekozen voor een scheiding in zone 1/ Crash Alpha en daarbuiten.

Luchtvaartongeval buiten luchthaventerrein na afkondiging stand-by call uit het CBP.

In de situatie dat de LVL van Luchthaven EHV een stand-by call afkondigt en daarmee het CBP activeert, waarna een luchtvaartongeval (crash) plaatsvindt buiten het luchthaventerrein. Dan wordt ook het coördinatieplan *luchtvaartongeval buiten luchthaventerrein* geactiveerd. Hiermee wordt gezorgd dat de juiste operationele eenheden worden gealarmeerd.

De samenwerkingsafspraken met AMC en alarmeringsprocessen zijn zo ingericht dat bij een crash buiten het luchthaventerrein, altijd gekeken wordt of de luchthavenbrandweer ondersteuning kan bieden. Dit is afhankelijk van o.a. wel of niet sluiten van de luchthaven en/of het luchtruim. De luchthavenbrandweer richt zich primair op brandbestrijding en niet op redding. Bijstand in de vorm van expertise kan altijd gevraagd worden.

3.4 Sluiten van de start- en landingsbaan

Als door een calamiteit niet meer kan worden gestart of geland, sluit de LVL de start- en landingsbaan voor al het vliegverkeer. Dat wil niet zeggen dat er geen andere vliegbewegingen plaats kunnen vinden (overvliegend verkeer, helikopters). Het sluiten van de start- en landingsbaan is niet tijdsgebonden en kan ook van zeer korte duur zijn.

3.5 Calamiteitenplannen AMC en EA

Het Calamiteiten-Bedrijfsnoodplan (CBNP) van het AMC bevat naast voorstelbare calamiteitenscenario's, een volledige set tekeningen van gebouwen en installaties met aanduiding van de lokale noodvoorzieningen zoals vluchtwegen. Het wordt beheerd én onderhouden door het AMC.

Het calamiteitenplan van EA heeft naast voorstelbare calamiteitenscenario's, een volledige set tekeningen van gebouwen en installaties met aanduiding van de lokale noodvoorzieningen zoals vluchtwegen. Het calamiteitenplan is beschikbaar bij operations van EA. Dit plan beheerd én onderhouden door EA.

Het calamiteitenplan van EA, het CBNP en het CBP zijn op inhoud op elkaar afgestemd. Bij de update van het CBP vindt een controle plaats op overeenstemming met genoemde calamiteitenplannen.

3.6 Actiecentra Luchthaven EHV

Zowel AMC als EA hebben een eigen calamiteitenorganisatie, welke bij het inwerkingtreden van dit CBP “fungeren” als actiecentrum/ informatielijn richting de regionale crisisorganisatie.

Voor het AMC is dit het Crisis Management Team (CMT). EA start de Commissie van Overleg (CVO) op. In [bijlage C](#) staat de opschalingslijn tussen de regionale crisisorganisatie, het CMT en CVO.

Het AMC en EA hebben allebei een adviesrol in het GBT, waar ze bij aansluiten als liaison, mochten de afgevaardigden niet binnen de 60 minuten opkomsttijd kunnen aansluiten, melden zij dit zelf via het piket veiligheid aan de burgemeester.

3.6.1 Crisis Management Team

Het CMT biedt ondersteuning aan de bestrijding en afhandeling van het incident met de haar ter beschikking staande middelen. Het CMT heeft leesrechten voor LCMS¹⁴ en fungeert als een backoffice voor de liaisons van het AMC in het Commando Plaats Incident (CoPI), ROT en het G/RBT.

Wanneer naast een CoPI of ROT een CMT wordt opgestart, wordt dit gemeld via de liaison van het AMC (de On-Scene Commander (OSC) aan de hulpdiensten en van daaruit aan de leider CoPI en/of de Regionaal Operationeel Leider (ROL). Bij een multidisciplinaire opschaling waarbij ook het G(/R)BT wordt gealarmeerd, wordt altijd een CMT opgestart.

3.6.2 Commissie van Overleg

Wanneer op EA een incident of calamiteit aanleiding geeft tot afstemming, wordt een CVO opgestart. Een CVO kan ook worden opgestart zonder dat de regionale crisisorganisatie hierbij betrokken is.

- De CVO is verantwoordelijk voor het opstarten en aansturen van de crisisprocessen¹⁵ van EA tijdens een calamiteit/ incident.
- De CVO (als actiecentrum) richt zich ook op evt. ondersteuning van de hulpverlening en op effecten voor de continuïteit en herstel van de (operationele- en bedrijfs)processen op de luchthaven.
- De CVO stelt de operationele informatie gevraagd en ongevraagd via de liaison EA ter beschikking aan het CoPI en/of ROT. Het CVO heeft geen toegang tot LCMS.

De commissie bestaat uit een vast kernteam:

- Airport Operations Manager (AOM) (= voorzitter van de CVO)
- Beveiligingsbedrijf / security
- Afhandelaar
- Communicatie
- KMar
- Plotter
- Vertegenwoordiger luchtvaartmaatschappij (optioneel)
- Vertegenwoordiger AMC (optioneel)
- Vertegenwoordiger douane (optioneel)
- Vertegenwoordiger overheidshulpdiensten (optioneel)

Wanneer naast een CoPI of ROT een CVO wordt opgestart, wordt dit gemeld via de liaison EA aan de leider CoPI en/of ROL. Bij een multidisciplinaire opschaling waarbij ook het G(/R)BT wordt gealarmeerd wordt altijd een CVO opgestart. In het scenario OOV heeft het CVO de bevoegdheid en de plicht om een deel van het CBP te activeren. In alle gevallen loopt deze activatie via de Meldkamer Oost-Brabant (MOB).

¹⁴ Landelijk Crisis Management Systeem

¹⁵ De luchthavenprocessen worden aangestuurd door de luchthavenvertegenwoordigers, de politieprocessen door de OvD-P KMar (Officier van Dienst)

3.7 Actoren op de luchthaven (incl. een aantal bevoegdheden)

In deze paragraaf staat een niet-limitatieve opsomming van de belangrijkste actoren (ook nationaal) die betrokken zijn bij en op luchthavens, inclusief een limitatieve opsomming van de belangrijkste taken/ bevoegdheden. Voor meer duiding en informatie wordt verwezen naar diverse landelijke planvormingsdocumenten. Zie hiervoor [paragraaf 1.2](#).

Brandweer (luchthaven en civiel)	- De focus van de <u>brandweer Vliegbasis EHV</u> ligt op het creëren van een overleefbare situatie. Zij neemt aanvang met blussing, voorkomt uitbreiding en blust de brand. 90% knockdown van een vloeistofoppervlaktebrand dient binnen 1 minuut na aankomst geblust zijn. - Indien er geen brand is of de brand vormt geen bedreiging meer, gaan zij over tot redding. - De <u>civiele brandweer</u> neemt de operationele leiding over zodra zij ter plaatse is. - Redding van personen uit vliegtuig is hoofdzakelijk een civiele taak
Gemeente veiligheidsregio	- Nemen van maatregelen (noodbevoegdheden) aan landzijde voor de handhaving van openbare veiligheid. - Doen van een verzoek¹⁶ tot sluiting luchtruim tot de minister van IenW - Bij demonstratie/bezetting, verstoring openbare orde het nemen van maatregelen voor de handhaving van de openbare orde. Hierbij geldt dat een aankomst- en vertrekhal van een luchthaven valt ook onder de Wet Openbare Manifestaties. - In geval van een ramp, of een dreiging voor het ontstaan daarvan, het opbevel over de organisaties die deelnemen aan de bestrijding en coördineert de incidentbestrijding ter plekke. - Bij opschaling naar de nationale crisisstructuur, nauwe afstemming over de aanpak plaats tussen het lokale/ regionale en het nationale niveau, indien nodig onder regie van ICCb/ MCCb¹⁷.
GGD	De Directeur Publieke Gezondheid (DPG) is verantwoordelijk voor het informeren van de burgemeester van een (vermoeden) van een infectieziekte aan boord van een vliegtuig.
KMar	- Uitvoering geven aan de politietaken op de luchthaven, zoals bewaking en beveiliging, het handhaven van de openbare orde en opsporing. - Verantwoordelijk voor strafrechtelijk onderzoek op de plaats van het ongeval met een vliegtuig t.a.v. EA en tot elk militair component (mens en objecten). - Samenwerken met de politie bij ongevallen binnen of buiten het luchthavengebied.
Luchthavenexploitant	- De afhandeling van vliegtuigen, passagiers, bagage en overige vracht. - De havendienst van de luchthavenexploitant (AOM bij EA) is verantwoordelijk voor de dagelijkse goede orde en veiligheid op de luchthaven (inclusief de juiste werking van veiligheidsvoorzieningen). - De luchthaven activeert het CVO waarin de activiteiten van de verschillende partijen op de luchthaven die betrokken zijn bij de respons op het ongeval, worden afgestemd.

¹⁶ een besluit tot sluiten van het luchtruim is voorbehouden aan het centrale gezag. De burgemeester of voorzitter veiligheidsregio kan formeel afwijken van de Wet luchtvaart, maar toepassing van de beginselen van het noodrecht, in het bijzonder subsidiariteit, houdt in dat hij niet zelf tot sluiting besluit maar een verzoek tot sluiting richt tot de minister van IenW. De burgemeester of voorzitter veiligheidsregio past dan dus in beginsel zijn bevoegdheden niet toe

¹⁷ Interdepartementale Commissie Crisisbeheersing / Ministeriële Commissie Crisisbeheersing

Luchtvaartmaatschappij (of afhandelaar) Gezagvoerder	- Is tijdens het vervoer verantwoordelijk voor passagiers en vracht. - Zodra passagiers en vracht aan boord en de deuren gesloten zijn, draagt de gezagvoerder die verantwoordelijkheid (tot het moment dat de deuren weer open gaan). - Gezagvoerder is bevoegd om alle bevelen te geven die nodig zijn om de veiligheid van het vliegtuig, passagiers en vracht te garanderen en doet in een noodsituatie alles wat hij nodig acht. In het belang van de veiligheid is afwijken van de regels, vluchttuitvoeringsprocedures en -methoden toegestaan - Corporate Emergency Command (Operations) Center (CECC), van waaruit in het geval van een crisis de zorg voor passagiers, hun verwanten en nabestaanden wordt gestart. - Beschikt over een 'gevalideerde passagierslijst' (Verified Passenger Manifest). 'Go teams', bestaande uit specialisten die ter plaatse invulling geven aan de zorgplicht van de luchtvaartmaatschappij voor passagiers en hun verwanten en/of nabestaanden.
Luchtverkeersleiding (LVL) van AMC	- Verantwoordelijk voor de afhandeling van het luchtverkeer in het luchtruim. - Kan het vliegverkeer op luchthaven stilleggen (status "black" afkondigen).
Ministerie van Buitenlandse Zaken (BuZa)	- Bij een luchtvaartongeval in Nederland met buitenlandse slachtoffers is het ministerie van BuZa-contactpunt voor buitenlandse autoriteiten, zoals ambassades en consulaten in Nederland. - De minister van BuZa heeft bij luchtvaartongevallen in het buitenland de taak tot verificatie van de nationaliteit en de namen te van betrokken Nederlanders en om deze naamgegevens te koppelen aan verwanten.
Ministerie van Defensie	- Het ministerie van Defensie zal bij een militair luchtvaartongeval altijd betrokken zijn bij bronbestrijding en redding, bij het afschermen en beveiligen van de plaats van het incident en bij de identificatie, berging en registratie van militaire slachtoffers. - Op grond van artikel 9 van het Besluit Luchtverkeer 2014 kan de minister van Defensie delen van het luchtruim sluiten, bijvoorbeeld om de locatie van een incident af te schermen. In voorkomende gevallen zal er afstemming met de civiele autoriteiten plaatsvinden.
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW)	- De minister van IenW is samen met de minister van Defensie verantwoordelijk voor het beleid en de wet- en regelgeving op het gebied van luchtvaart. - De Inspectie Leefomgeving en Transport-Luchtvaart (ILT-LV) is verantwoordelijk voor het toezicht op de naleving van de luchtvaartregelgeving. - Daarnaast beschikt ILT-LV over mandaat ten aanzien van luchtruimsluiting of toestemmingverlening bij afwijkend baangebruik. - DCC¹⁸-IenW het 24/7-loket voor een spoedaanvraag luchtruimsluiting, bijvoorbeeld om een plaats van incident te beveiligen, ook wanneer er geen sprake is van een luchtvaartongeval. Deze kan worden aangevraagd door de burgemeester.
Ministerie van Justitie en Veiligheid (JenV)	- Als coördinerend minister crisisbeheersing verantwoordelijk voor crisisbeheersingsbeleid en het bijbehorende stelsel en de nationale crisisorganisatie. - Het ministerie van JenV (in dit geval het NCC en/of het Landelijk Operationeel Coördinatiecentrum (LOCC)) kan een liaison afvaardigen naar de regionale crisisorganisatie en zo de verbinding leggen tussen het nationale en regionale niveau.
Nationale Politie	- Geen uitvoerende politietaken op het luchthaventerrein (deze wordt uitgevoerd door de KMar). Wel buiten het luchthaventerrein. - Samenwerken met de KMar bij ongevallen binnen of buiten het luchthavengebied. - De afdeling Luchtvaart van de Landelijke Eenheid is onder bevoegd gezag van het OM verantwoordelijk voor strafrechtelijk onderzoek op de plaats van het ongeval. - LTFO¹⁹ verricht in Nederland forensisch onderzoek op de plaats van het ongeval t.b.v. van het strafrechtelijk onderzoek en is verantwoordelijk voor de identificatie van slachtoffers.
Onderzoeksorganisaties en inspecties	Bij ieder luchtvaartongeval vinden diverse onderzoeken plaats (o.a. strafrechtelijk en veiligheidsonderzoek). Diverse partijen zijn hier (wettelijk) bij betrokken en dienen de ruimte én mogelijkheid tot uitvoering van het onderzoek te krijgen.
Openbaar Ministerie	Verantwoordelijk voor de strafrechtelijke handhaving van de rechtsorde, de opsporing en vervolging van strafbare feiten

¹⁸ Departementaal Crisiscentrum

¹⁹ Landelijk Forensische Team Opsporing

Vergaderdatum
Status

17 december 2025
Definitief

Portefeuillehouder Van de Ven

Vaststellingsbesluit

Het bestuur van de Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost,

Overwegende:

- dat onder luchthaven Eindhoven wordt begrepen de organisaties Air Mobility Command Eindhoven en Eindhoven Airport N.V.;
- dat de luchthaven Eindhoven gelegen is op het grondgebied van de gemeente Eindhoven;
- dat deze gemeente deel uitmaakt van de Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost;
- dat luchthaven Eindhoven is aangewezen als een brandrisicoklasse 8 luchthaven op basis van Aeronautical Information Publication en Annex 14 van de International Civil Aviation Organisation;
- dat Wet veiligheidsregio's voor luchthavens met een aangewezen brandrisicoklasse 3 of hoger een rampbestrijdingsplan verplicht stelt;
- dat het rampbestrijdingsplan met het geheel van te treffen maatregelen bij (verwachte) luchtvaartongevallen is opgenomen in dit crisisbeheersplan;
- dat op basis van de Wet publieke gezondheid en het bijbehorende besluit luchthaven Eindhoven is aangewezen als een luchthaven van de categorie B indien sprake is van een vermoeden van een infectieziekte aan boord van een vliegtuig;
- dat op basis van Annex 9 van de International Civil Aviation Organisation eisen worden gesteld aan faciliteiten op een luchthaven bij constatering van infectieziekten;
- dat op basis van Annex 17 van de International Civil Aviation Organisation eisen worden gesteld aan een luchthaven op het terrein van beveiliging en dus ter voorkoming van extreem geweld, waaronder kaping/gijzeling;
- dat dit plan de capaciteit beschrijft voor de 1^e fase na de alarmering en opschaling;
- dat dit plan geldt voor het gebied, nader aangeduid als zone 1 en gebied binnen de hekken van het luchthaventerrein als opgenomen in paragraaf 3.3 en verder uitgewerkt op de crashkaart;
- dat het plan tot stand is gekomen in nauw overleg met gemeente Eindhoven, Eindhoven Airport N.V., Air Mobility Command Eindhoven, Koninklijke Marechaussee, GGD Brabant-Zuidoost en de civiele operationele diensten;

Gelet op het bepaalde in Wet veiligheidsregio's, Besluit veiligheidsregio's, Besluit personeel veiligheidsregio's, Wet publieke gezondheid, Besluit publieke gezondheid, Wet luchtvaart, Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen, Regeling burgerluchthavens en militaire luchthavens, Handreiking Crisisbeheersing op luchthavens, Nationaal Crisisplan Luchtvaartongevallen (NCP-L), Algemene wet bestuursrecht, calamiteitenplan van Eindhoven Airport N.V., Calamiteiten-Bedrijfsnoodplan Air Mobility Command Eindhoven, planvorming Bevolkingszorg, Annex 9, 14 en 17 van de International Civil Aviation Organisation.

Overwegende dat tijdens de inzagelegging van het definitieve concept crisisbeheersplan geen zienswijzen zijn ingediend;

BESLUIT:

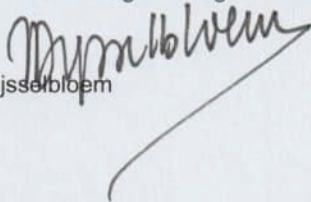
- I. vast te stellen het onderhavige Crisisbeheersplan Luchthaven Eindhoven;
 - II. te bepalen dat het operationeel deel (inclusief de coördinatiekaarten) tussentijds aangepast mogen worden door de directeur Veiligheidsregio;
- 

- III. te bepalen dat het crisisbeheersplan versie 4.0 medio april 2026, of zo veel eerder of later als de betrokken partijen voor de operationalisering overeengekomen zijn, in werking treedt;
- IV. dat bij inwerkingtreding van versie 4.0 van het crisisbeheersplan Luchthaven Eindhoven, versie 3.1 vastgesteld op 16 december 2021 wordt ingetrokken.

Eindhoven,

De voorzitter van de Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost,

ir. J.R.V.A. Dijksebloem



Bijlagen

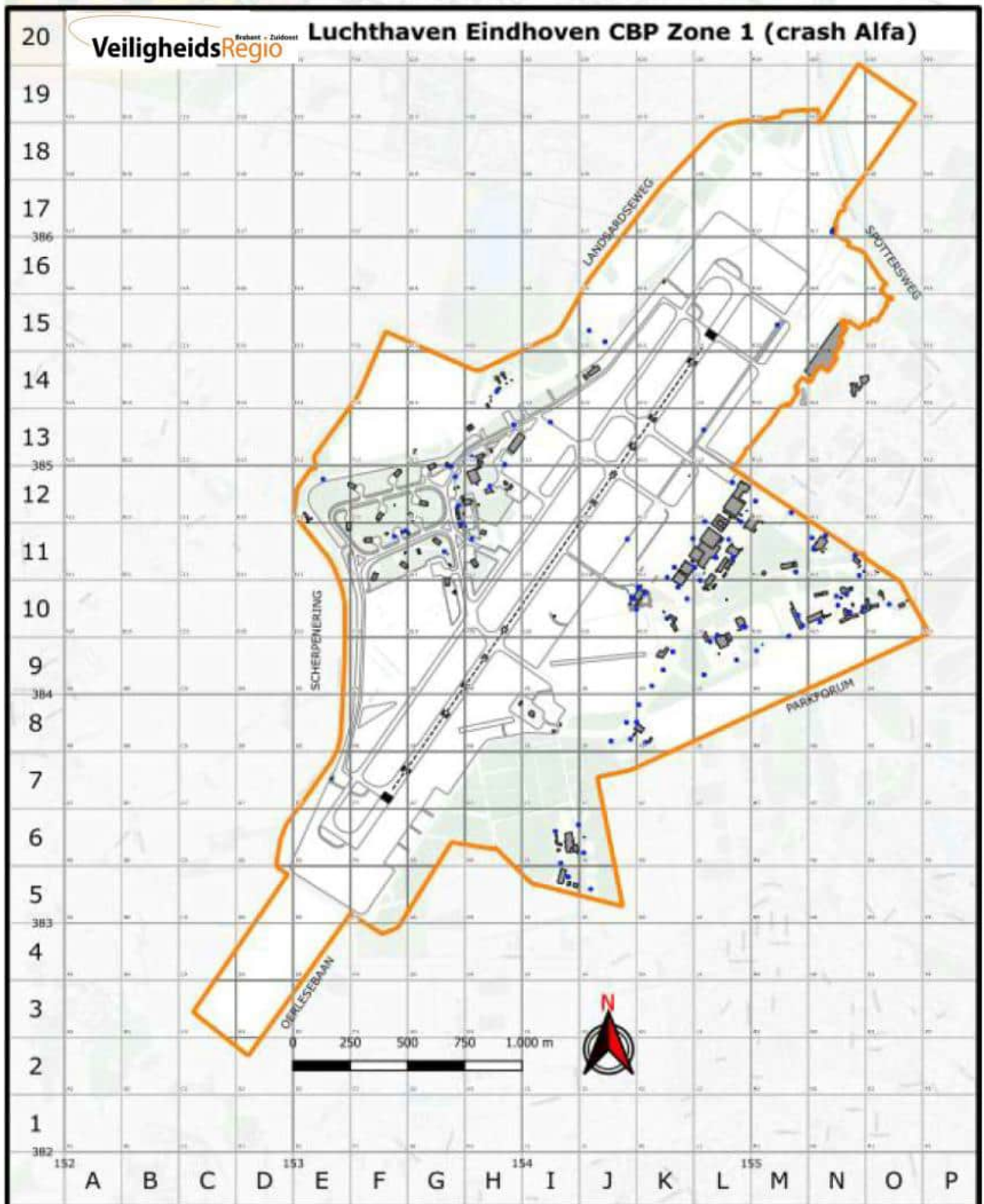


Bijlage A Wettelijk kader en documentatie

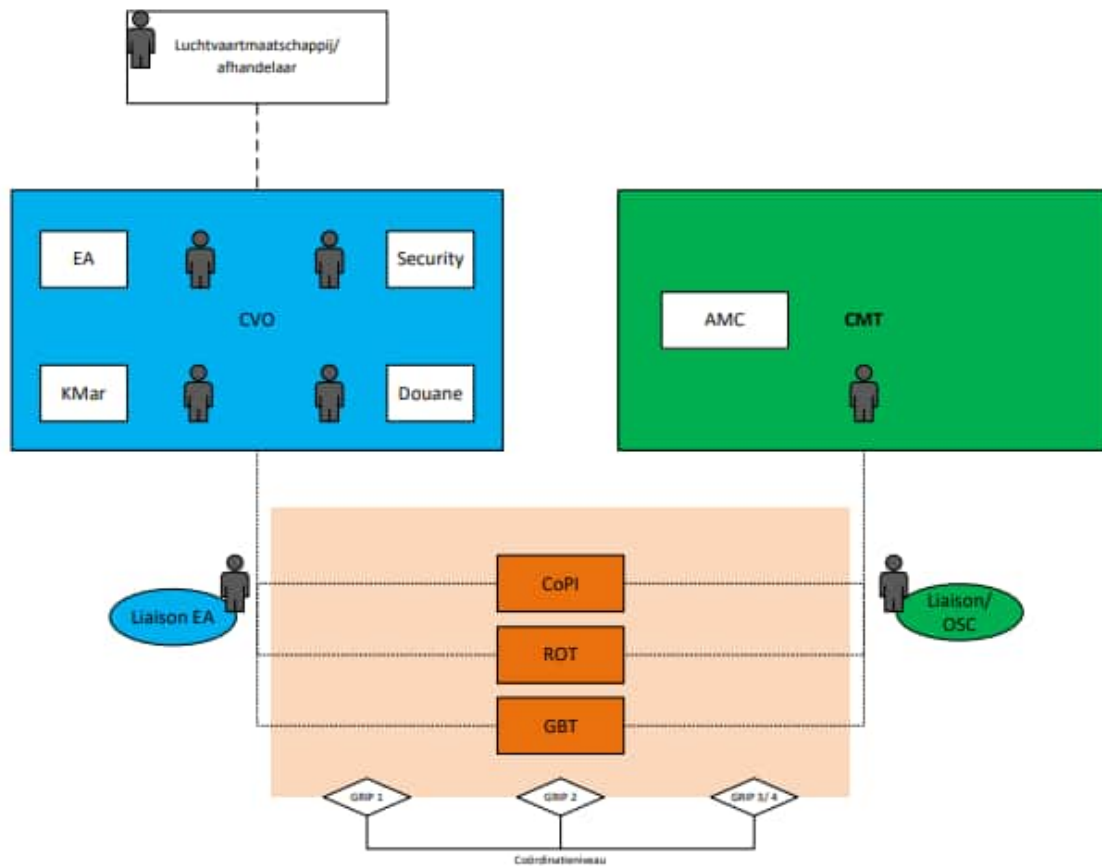
Bij de totstandkoming van dit plan zijn de volgende documenten geraadpleegd:

- Wet veiligheidsregio's
- Besluit veiligheidsregio's
- Besluit personeel veiligheidsregio's
- Handreiking Crisisbeheersing op Luchthavens (IFV)
- Nationaal Crisisplan Luchtvaartongevallen
- Regionaal Crisisplan
- Regionaal Risicoprofiel Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost
- Referentiekader Regionaal Crisisplan
- Risicomanagement Model Eindhoven Airport (RMME)
- Gemeentewet
- Wet luchtvaart;
- Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen
- Annex 9, 12, 13, 14 en 17 van de International Civil Aviation Organisation
- Wet publieke gezondheid
- Besluit publieke gezondheid
- Regeling publieke gezondheid
- Uitvoeringskaarten Bevolkingszorg
- Algemene wet bestuursrecht (Awb)
- Calamiteitenplan van Eindhoven Airport N.V. (civiel)
- Calamiteiten-Bedrijfsnoodplan van het AMC (militair)
- Wetboek van Strafrecht
- Wetboek van Strafvordering
- Politiewet 2012

Bijlage B Toepassingsgebied CBP



Bijlage C Opschalingsschema



Afkortingenlijst

AB	Algemeen Bestuur
AIP	Aeronautical Information Publication
AMC	Air Mobility Command
AOM	Airport Operation Manager
AwB	Algemene Wet Bestuursrecht
BuZa	Buitenlandse Zaken
Bvr	Besluit Veiligheidsregio's
CBNP	Calamiteiten-Bedrijfsnoodplan
CBP	Crisisbeheersplan Luchthaven Eindhoven
CMT	Crisis Management Team
CoPI	Commando Plaats Incident
CVO	Commissie van Overleg
DCC	Departementaal Crisiscentrum
DPG	Directeur Publieke Gezondheid
EA	Eindhoven Airport N.V.
EHV	Eindhoven
GBT	Gemeentelijk Beleidsteam
GGD	Gemeentelijke Gezondheidsdienst
GHOR	Geneeskundige Hulpverleningsorganisatie in de Regio
GRIP	Gecoördineerde Regionale Incidentenbestrijdings Procedure
ICAO	International Civil Aviation Organisation
ICCb	Interdepartementale Commissie Crisisbeheersing
IenW	Infrastructuur en Waterstaat
ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport
J&V	Justitie en Veiligheid
KMar	Koninklijke Marechaussee
LCMS	Landelijk Crisis Management Systeem
LCP-L	Landelijk Crisis Plan Luchtvaartongevallen
LFTO	Landelijk Forensische Team Opsporing
LOCC	Landelijk Operationeel Coördinatiecentrum
LVL	Luchtverkeersleiding Luchthaven Eindhoven
MCCb	Ministeriële Commissie Crisisbeheersing
MOB	Meldkamer Oost-Brabant
N.V.	Naamloze vennootschap
NCC	Nationaal Coördinatie Centrum
NCP-L	Nationaal Crisisplan Luchtvaartongevallen
NCTV	Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid
NIPV	Nederlands Instituut Publieke Veiligheid

OM	Openbaar Ministerie
OOV	Openbare Orde en Veiligheid
OSC	On-Scene Commander
OvD-P KMar	Officier van Dienst Politie / Koninklijke Marechaussee
PVO	Protocol Verdachte Objecten
RBP	Rampbestrijdingsplan
RBT	Regionaal Beleidsteam
ROL	Regionaal Operationeel Leider
ROT	Regionaal Operationeel Team
VRBN	Veiligheidsregio Brabant-Noord
VRBZO	Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost
Wvr	Wet veiligheidsregio's

Verzendlijst

- Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost
- Gemeente Eindhoven
- Provincie Noord-Brabant
- Air Mobility Command Eindhoven
- Eindhoven Airport N.V.
- Meldkamer Oost-Brabant
- GGD Brabant-Zuidoost
- Politie, eenheid Oost-Brabant
- Koninklijke Marechaussee
- DCC IenW, Ministerie van Infrastructuur en Milieu
- NCTV, Ministerie van Justitie en Veiligheid
- Openbaar Ministerie

De ontvangers van het rampbestrijdingsplan zijn verantwoordelijk voor het informeren van de eigen (crisis)organisatie.