

Rampenbestrijdingsplan Twente Airport Enschede

versie 0.2

Twente

VEILIGHEIDSREGIO TWENTE

Samen werken aan een veilige regio

Kijk voor meer informatie op www.vrtwente.nl

Inhoudsopgave

1. Bestuurlijk Twente Airport 3
1.1. Verantwoording 3
1.2. Doelstelling RBP 3
1.3. Uitwerking en afbakening 3
1.4. Risicocommunicatie 3
1.5. Evaluatie 4

2. Twente Airport 5
2.1. Vliegtuigcategorieën 5
2.2. Brandrisicoklasse 6

3. Scenario's 8
3.1. Luchtvaartongeval 8
3.1.1. Luchtvaartongeval Twente Airport 8

4. Specifieke locaties 10
4.1. Twente Airport 10

5. Bijlagen 12

1. Bestuurlijk Twente Airport

Voor u ligt het rampbestrijdingsplan (RBP) voor Twente Airport, Vliegveldstraat 100 te Enschede.
In dit hoofdstuk wordt het kader geschetst van dit rampbestrijdingsplan.

1.1. Verantwoording

Voor een ramp of crisis waarvoor de plaats, aard en de gevolgen voorzienbaar zijn, dient op grond van de Wet veiligheidsregio's (art. 17 Wvr) een rampbestrijdingsplan te worden vastgesteld. In een dergelijk plan worden de deelplannen die reeds in het regionaal crisisplan zijn geïdentificeerd, nader ingevuld en uitgewerkt met behulp van een specifiek scenario. Een rampbestrijdingsplan is dan een concretisering van het regionaal crisisplan voor een specifiek scenario bij een specifiek bedrijf/locatie.

1.2. Doelstelling RBP

Het doel van een rampbestrijdingsplan is het op gestructureerde wijze ordenen van taken, bevoegdheden en processen van de verschillende, bij de bestrijding van de calamiteit betrokken, overheden, hulpdiensten en overige organisaties.

1.3. Uitwerking en afbakening

Het rampbestrijdingsplan voor Twente Airport is opgesteld voor calamiteiten die zich voor kunnen doen bij Twente Airport te Enschede. Dit plan is een plan op basis van een theoretisch model. Op basis van de werkelijke omvang van de situatie zal bepaald moeten worden welke plannen daadwerkelijk van toepassing zijn om de gevolgen van het incident te bestrijden.

Dit rampbestrijdingsplan sluit aan op landelijk bestaande plannen. Ten tijde van een ramp wordt er gewerkt volgens de structuur in het regionaal crisisplan. De concrete uitwerking van de incidentbestrijding staat beschreven in planvorming binnen de kolommen. Deze plannen zijn multidisciplinair afgestemd.

1.4. Risicocommunicatie

De voorzitter Veiligheidsregio dient krachtens de Wet veiligheidsregio's burgers in te lichten over risicovolle situaties waarvan de effecten hen kunnen treffen. Na vaststelling van het plan dient de informatie over het risico, over de vastgestelde gedragslijn voor de bevolking en over de specifieke bestrijdingsmaatregelen permanent toegankelijk te zijn voor het publiek. Na vaststelling van het plan zal deze openbaar beschikbaar worden gesteld op de website van Veiligheidsregio Twente.

1.5. Evaluatie

- Tenminste iedere vijf jaar vindt een evaluatie plaats van de toestand (risicoanalyse), op basis van informatie van Twente Airport. Veiligheidsregio Twente neemt daartoe het initiatief;
- Jaarlijks wordt de inhoud van dit rampbestrijdingsplan getoetst en zo nodig gewijzigd c.q. aangepast, Veiligheidsregio Twente neemt daartoe het initiatief;

Versie 1.0	Vastgesteld in maart 2022
Versie 2.0	

2. Twente Airport

Twente Airport is een burgerluchthaven van regionale betekenis. Het rampbestrijdingsplan is van toepassing op luchtvaartongevallen op het terrein van de luchthaven. Het werkingsgebied strekt zich uit tot het luchthavengebied. Twente Airport beschikt over één start- en landingsbaan van bijna 3.000 meter lengte en is georiënteerd van zuidwest naar noordoostelijke richting (runway heading 05-23).

2.1. Vliegtuigcategorieën

Op basis van het Luchthavenbesluit zijn vier vliegtuigcategorieën te onderscheiden:

- General Aviation
- Business Aviation
- End of Life/Maintenance, Repair and Overhaul (MRO) & Parking
- Defensieoefeningen

General Aviation

General Aviation is de verzamelnaam voor vliegtuigen en andere luchtvaartuigen die niet tot de grote passagiersvliegtuigen worden gerekend en geen vrachtvervoer bevatten. Het gaat om kleine vliegtuigen die zowel gestationeerd zijn op Twente Airport als kleine vliegtuigen die van buitenaf komen. Vliegtuigen van de vliegclubs vallen tevens binnen deze categorie.

Business Aviation

Met Business Aviation worden zakelijke vluchten bedoeld met privévliegtuigen of kleinere regional jets. Dit betreffen ad-hoc vluchten met vliegtuigen tot een maximaal take-off gewicht van 45.5 ton en een maximale wingspan van 36 meter.

End of Life/Maintenance, Repair and Overhaul (MRO) & Parking

Met End of Life wordt bedrijvigheid voor duurzame ontmanteling van vliegtuigen die aan het eind van hun economische levensduur zijn bedoeld. Met Maintenance, Repair and Overhaul (MRO) & Parking worden vliegtuigen bedoeld die naar Twente Airport vliegen om daar geparkeerd te worden of voor (kleinschalige) onderhoudsactiviteiten. Het gaat om grote commerciële vliegtuigen van alle typen, zonder passagiers en vracht maar met een cockpitbemanning (crew-only).

Defensie oefeningen

Naast de genoemde vliegtuigcategorieën vinden er incidenteel Defensie oefeningen plaats op Twente Airport. Hierbij wordt met diverse typen vliegtuigen en met verschillende aantallen persons on board (POB's) gevlogen. Mocht Defensie gaan oefenen dan wordt de Veiligheidsregio hiervan in kennis gesteld door de RMOA. Mocht er een incident plaatsvinden met een militair vliegtuig, dan is Defensie betrokken bij de incidentbestrijding. Deze categorie wordt niet verder meegenomen in dit rampbestrijdingsplan.

2.2. Brandrisicoklasse

De brandrisicoklassen van luchthavens in Nederland zijn onderdeel van de regelgeving rondom luchtvaartveiligheid en rampenbestrijding. Deze klassen geven aan welk risico op brandincidenten op een luchthaven bestaat, en bepalen welke voorzieningen en maatregelen verplicht zijn, zoals de inzet van brandweer, blusmiddelen en soms ook een rampbestrijdingsplan.

De indeling is gebaseerd op factoren zoals:

- Type en grootte van luchtvaartuigen die gebruik maken van de luchthaven.
- Aantal vliegtuigbewegingen.
- Brandstofcapaciteit van de vliegtuigen.
- Operationele kenmerken van de luchthaven.

De klassen lopen van 1 (laag risico) tot 10 (hoog risico). Hoe hoger de klasse, hoe zwaarder de eisen aan brandbestrijdingsmiddelen en -organisatie.

Twente Airport is geclassificeerd als brandrisicoklasse 2. Dit betekent dat een rampbestrijdingsplan niet verplicht is (dit is wel verplicht vanaf brandrisicoklasse 3 of hoger). Desondanks wordt op Twente Airport een rampbestrijdingsplan gehanteerd, mede omdat er regelmatig vliegtuigen van een hogere brandrisicoklasse opstijgen en landen. Dit geldt met name voor de categorieën Business Aviation en End of Life/Maintenance, Repair and Overhaul (MRO) & Parking.

Volgens de wet- en regelgeving (onder toezicht van Inspectie Leefomgeving en Transport (IL&T) is het toegestaan om vliegtuigen van een hogere brandrisicoklasse dan 2 te laten opereren op Twente Airport. In dat geval moet de luchthaven opschalen met de juiste vereiste brandweercapaciteit. De brandrisicoklasse bepaalt de vereiste brandbestrijdingscapaciteit van een luchthaven. Het aantal POB's kan per vlucht variëren en is niet wettelijk beperkt door de brandrisicoklasse, maar kan wel invloed hebben op de risicoanalyse en noodprocedures. Gezien de classificatie van Twente Airport (brandrisicoklasse 2) is er geen permanente luchthavenbrandweer aanwezig. Standaard is er een eigen stand-by-brandweer bij aanwezig, geschikt voor kleine vliegtuigen zoals kleine businessjets, turboprops en lichte vliegtuigen. Twente Airport kan tijdelijk een hogere brandweercategorie organiseren wanneer er een groter toestel komt of vertrekt.

Het aantal personen aan boord is van groot belang voor de bestrijding van een ramp op Twente Airport. De luchthavenbrandweer is primair verantwoordelijk voor het creëren van een overleefbare situatie en het aanvangen met redding van personen op het luchthaventerrein. Bij aankomst van de overheidshulpdiensten wordt het incident overgedragen, waarbij de luchthavenbrandweer assistentie kan blijven verlenen.

Het is belangrijk voor de hulpdiensten om te weten dat het aantal personen aan boord hoger kan zijn dan verwacht. Een vliegtuig van brandrisicoklasse 2 heeft in de praktijk op Twente Airport maximaal 6 personen aan boord. Het komt echter regelmatig voor dat vliegtuigen met een hogere brandrisicoklasse opereren op Twente Airport, wat meer personen aan boord kan betekenen (tot maximaal 90 POB's).

Let op: bij oefeningen van Defensie is het aantal personen mogelijk meer, tot max. 130 personen, zie ook paragraaf 2.1

3. Scenario's

In Twente zijn generieke scenario's beschreven. In dit hoofdstuk worden het generieke scenario beschreven dat van toepassing is op dit plan.

3.1. Luchtvaartongeval

Basis GRIP 1 status

Bij dit scenario wordt minimaal opgeschaald naar GRIP 1.

Algemene beschrijving

Vliegtuigen kunnen tijdens start, landing of vlucht een luchtvaartongeval ondervinden. De meeste ongevallen met vliegtuigen doen zich voor vlak na de start of voor de landing. Bij een luchtvaartongeval is al snel sprake van schade en letsel als gevolg van het neerstorten met grote impact vanwege de snelheid. Inzittenden van het toestel zullen als gevolg van de grote impact overlijden of ernstig gewond raken.

Bij het neerstorten is het aannemelijk dat de brandstoftanks beschadigd raken en er als gevolg daarvan brand ontstaat. Bijvoorbeeld een kerosinebrand ontwikkelt een enorme hitte en er zal zich een rookpluim vormen. Mogelijk vormt zich een plasbrand.

Naast de directe effecten aan het vliegtuig en de inzittenden kan schade op de grond optreden als gevolg van instorting of brand. Ook kunnen in dichtbevolkte gebieden mensen op de grond betrokken raken.

3.1.1. Luchtvaartongeval Twente Airport

Op Twente Airport is een luchtvaartongeval mogelijk met 1 tot maximaal 20 personen aan boord van een vliegtuig van brandrisicoklasse 2 of hoger. De overgrote meerderheid zijn business jets met passagiers of end-of-life vliegtuigen met cockpitbemanning. Deze vluchten zijn altijd gepland en bij geplande vluchten met een toestel van hogere brandrisicoklassen is er een tijdelijke luchthavenbrandweer georganiseerd.

Dit scenario is het meest waarschijnlijke scenario dat op Twente Airport kan plaatsvinden. Incidenteel komen specifieke groepen aan via Twente Airport waardoor het aantal personen aan boord kan oplopen. Bij een dergelijk scenario wordt door de operationeel leidinggevenden een inschatting gemaakt van het incident. Op basis van de werkelijke situatie kan worden op- of afgeschaald.

Melding van een luchtvaartongeval wordt gecommuniceerd via C2000 of een rechtstreeks telefoonnummer naar de Meldkamer Oost Nederland (MKON). 112 fungeert als back-up.

Processen

De volgende processen worden in gang gezet bij een luchtvaartongeval.

Processen Brandweer:

- Brand- en ongevalsbestrijding
- Verkenningsorganisatie en waarschuwen bevolking

Processen GHOR:

- Acute gezondheidszorg
- Publieke gezondheidszorg

Processen Politie/KMAR

- Ordehandhaving
- Opsporing

Processen Bevolkingszorg:

- Publieke zorg (opvang)
- Omgevingszorg
- Informatie
- Ondersteuning

Processen Crisiscommunicatie:

- Pers- en publieksvoorlichting
- Analyse en advies

4. Specifieke locaties

4.1. Twente Airport

Twente Airport is gelegen aan de Vliegveldstraat te Enschede en is bereikbaar via twee calamiteiten poorten en één hoofdingang. De luchthaven ligt aan de uiterste noordzijde van de gemeente Enschede. Het werkingsgebied voor de landingsbaan ligt gedeeltelijk op het grondgebied van de gemeenten Dinkelland en Oldenzaal. Het luchthaventerrein van Twente Airport valt voor de uitvoering van de politietaak primair onder verantwoordelijkheid van de KMar. De KMar voert op Twente Airport de politietaak uit op grond van artikel 4 lid 1 onder c Politiewet 2012 jo. artikel 1 onder b Aanwijzing overige luchtvaartterreinen waarop de Koninklijke Marechaussee politietaken uitvoert, voor zover het burgerluchtvaart betreft (ten tijde van de openingstijden van de luchthaven). Tijdens een incident wordt opgetreden door zowel politie als KMar.

Op het luchthaventerrein zijn verschillende bedrijven aanwezig, waaronder AELS (Aircraft End-of-life Solutions), dat vliegtuigen die aan het eind van de commerciële levensduur zijn duurzaam ontmanteld voor hergebruik. In het gebied 1.000 meter voor en na de baandrempel van de landingsbaan en 150 meter links en rechts van de middellijn bevindt zich voornamelijk onbebouwd gebied. In noordoostelijke richting ligt buiten deze zone wel het industrieterrein Hanzepoort, de A1 en de bebouwde kom van Oldenzaal, maar dat valt buiten het werkingsgebied van dit plan.



Tijdens openingstijden van Twente Airport of het gebruik van Twente Airport voor geplande vluchten met vliegtuigen van brandrisicoklasse 4 of hoger is een dienstdoende havenmeester aanwezig. De havenmeester zorgt dat de luchthaven gesloten wordt voor luchtvaartactiviteiten. De havenmeester zorgt tevens voor de toegang van de hulpdiensten tot het terrein en is aanspreekpunt voor de meldkamer en hulpdiensten. Indien gewenst neemt de havenmeester deel aan het CoPI-overleg.

Op de luchthaven is bij geplande vluchten van vliegverkeer van brandrisicoklasse 4 of hoger luchthavenbrandweer op de luchthaven aanwezig. De luchthavenbrandweer bestaat uit twee crashtenders en een tankautospuit. De bevelvoerder van de luchthavenbrandweer/On Scene Commander kan in contact komen met de meldkamer via C2000. De luchthavenbrandweer is primair verantwoordelijk voor het creëren van een overleefbare situatie en het aanvangen met redding van personen op het luchthaventerrein. Bij aankomst van de overheidshulpdiensten wordt het incident overgedragen, waarbij de luchthavenbrandweer assistentie kan blijven verlenen.

Bij overige vluchten, bijvoorbeeld lager dan brandrisicoklasse 4, is er geen luchthavenbrandweer aanwezig. Buiten openingstijden zijn activiteiten van de Zweefvliegclub mogelijk, de havenmeester is dan niet aanwezig. Het incident zal dan via 112 binnenkomen bij de hulpdiensten. De havenmeester wordt via de Zweefvliegclub telefonisch geïnformeerd.

Een plattegrond van het terrein van Twente Airport is te vinden in de bijlagen.

5. Bijlagen

