

Rampbestrijdingsplan Vliegbases Gilze-Rijen en Woensdrecht



GEMEENTE **Gilze en Rijen**

Gemeente **Woensdrecht**

Datum: November 2015
Document: RBP vliegbases Gilze-Rijen en Woensdrecht
Versie: 2.1

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1. Inleiding	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Uitgangspunten rampbestrijdingsplan vliegbases	4
1.3 Relevante wet- en regelgeving	4
1.4 Wettelijke eisen inhoud rampenbestrijdingsplan	4
1.5 Gebruik van het rampbestrijdingsplan.....	6
1.6 Onderhoud van het rampbestrijdingsplan	6
1.7 Oefenen van het rampbestrijdingsplan	6
1.8 Procedure voor vaststelling rampbestrijdingsplan	7
Hoofdstuk 2. Indeling van vliegbases Gilze-Rijen en Woensdrecht in klassen en scenario's	8
2.1 Inleiding	8
2.2 Ongevallen in de militaire luchtvaart	8
2.3 Brandrisicoklasse	8
2.4 Maatscenario voor luchtvaartongevallen.....	9
2.5 Gemotiveerde afwijking maatscenario 6 naar 5	9
2.6 Maatscenario 2 en 4.....	9
Hoofdstuk 3. Alarmering en opschaling	11
3.1 Procedure alarmering door de alarmcentrale Vliegbasis bij luchtvaartongeval.....	11
3.2 Machtigingen	11
3.3 Alarmering en minimale inzet van capaciteit bij luchtvaartongeval	12
3.4 Risico op brand met (de dreiging van) betrokkenheid van munitie	13
3.5 Alarmering bij betrokkenheid munitie	13
3.6 Brand in of rond de munitieopslag op het terrein.....	13
3.7 Coördinatie niveau, opkomstlocatie en aanvullende bezetting vanuit de Koninklijke Luchtmacht	14
Gilze-Rijen.....	14
Woensdrecht	14
Hoofdstuk 4. Brandweer	15
4.1 Gilze en Rijen	15
4.2 Woensdrecht	16
Hoofdstuk 5. Politie en KMAR	17
Hoofdstuk 6. GHOR	18
Hoofdstuk 7. Voorlichting en Communicatie	20
7.1 Inleiding	20
7.2 Informeren van de bevolking.....	20
7.3 Informeren van een andere staat (Veiligheidsregio's en België)	20
7.4 Informeren van slachtoffers, verwanten van slachtoffers, reizigers en medewerkers van de luchthaven alsook binnenlandse- en buitenlandse overheden en de pers/media.....	21
Hoofdstuk 8. Gemeentelijke processen	22
8.1 Gemeente Gilze en Rijen.....	22
8.2 Gemeente Woensdrecht.....	23
Bijlagen	25
Bijlage 1. Telefoonnummers	25
Bijlage 2. Kaartmateriaal	26
Vliegbasis Gilze-Rijen	26
Vliegbasis Woensdrecht	27
Bijlage 3. Mobiliteit	28
Vliegbasis Gilze-Rijen	28

Vliegbasis Woensdrecht	29
Bijlage 4. Hydrazine.....	32
Fysisch-chemische eigenschappen	32
Gezondheidseffecten.....	32
Expositie/gezondheidseffecten	32
Kritisch effect 32	
<i>Ontsmetten</i>	32
<i>Aandachtspunten voor triage</i>	33
Bijlage 5. Voorzieningen bij de vliegbases	34
Vliegbasis Gilze-Rijen	34
Vliegbasis Woensdrecht	34
Bijlage 6. Afkortingen en definities.....	35
Bijlage 7. Wijzigingsformulier	37
Bijlage 8. Samenstelling projectgroep vernieuwen rampbestrijdingsplan	38
Bijlage 9. Vaststellingsformulier	39

Hoofdstuk 1. Inleiding

1.1 Aanleiding

In de Wet en het Besluit veiligheidsregio's zijn uitgangspunten bepaald voor de crisisbeheersing op luchthavens. De wet verankert in operationele en bestuurlijke zin de hulpverlening op regionaal niveau. De wet bepaalt dat een veiligheidsregio een regionaal risicoprofiel, beleidsplan en een crisisplan dient te hebben. Na aanleiding van het risicoprofiel en eventuele wettelijke bepaling worden voor sommige bedrijven rampbestrijdingsplannen (RBP) ontwikkeld. Waar het gaat om crisisbeheersing voor luchthavens dienen deze plannen al te anticiperen op de voorzienbare risico's en hieruit voortvloeiende scenario's. In het besluit is bepaald dat alle luchthavens vanaf brandrisicoklasse 3 en hoger een RBP dienen te hebben. Een RBP -van toepassing op een luchthaven - bevat maatregelen die bij een ramp op een luchthaven genomen worden. Dit rampbestrijdingsplan is geschreven voor de militaire vliegbases locatie Gilze-Rijen en Woensdrecht.

Dit rampenbestrijdingsplan is zoveel mogelijk in overeenkomst geschreven op de "handreiking crisisbeheersing op luchthavens". Als er afgeweken wordt van de handreiking, is dit nadrukkelijk uitgelegd.

1.2 Uitgangspunten rampbestrijdingsplan vliegbases

De volgende uitgangspunten zijn voor het opstellen van het rampbestrijdingsplan gehanteerd:

1. Operationele hanteerbaarheid;
2. Alleen aanvullingen c.q. afwijkingen t.o.v. het Regionaal Crisisplan worden in de afzonderlijke hoofdstukken beschreven;
3. Voldoen aan de eisen welke gesteld zijn in artikel 6.2.2 van het Besluit Veiligheidsregio's.

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 afdoende. Het rampbestrijdingsplan moet dan ook te allen tijde tezamen met het Regionaal Crisisplan worden gebruikt.

1.3 Relevante wet- en regelgeving

Op nationaal niveau is diverse wet- en regelgeving welke direct de crisisbeheersing op luchthavens aan gaat. Wetten die direct dan wel indirect bepalingen bevatten voor de crisisbeheersing zijn de Gemeentewet, Wet veiligheidsregio's en de Luchtvaartwet, Wet luchtvaart en de hieruit voortkomende Wet Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML). Waar het specifiek crises met vliegtuigongevallen betreft springt de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen het meest in het oog. Deze verwijst echter grotendeels naar de inhoud van hoofdstuk 9 van Annex 14 van ICAO.

1.4 Wettelijke eisen inhoud rampenbestrijdingsplan

Dit rampenbestrijdingsplan moet volgens artikel 6.2.2 van het Besluit Veiligheidsregio's een aantal belangrijke punten bezitten. In dit artikel staan de **minimumeisen** van de inhoud van het rampbestrijdingsplan en somt daartoe een aantal onderwerpen op die in

ieder geval in het rampbestrijdingsplan moeten worden opgenomen. Deze eisen spreken over het algemeen voor zich.

	Inhoudelijke minimum eis op basis van artikel 6.2.2 Besluit Veiligheidsregio's	Waar te vinden in dit rampenbestrijdingsplan?
A	De functies van de aan de luchthaven verbonden personen die bevoegd zijn om procedures van alarmering binnen en buiten de luchthaven en van bestrijdingsacties op de luchthaven in werking te doen treden.	Zie hoofdstuk 3, alarmering en opschaling paragraaf 3.1.
B	De functies van de personen die belast zijn met de operationele leiding van het geheel van de bestrijdingsacties.	Zie GRIP regeling van de Veiligheidsregio Midden- en West Brabant.
C	De maatregelen en de voorzieningen die zijn getroffen opdat degene die is belast met de operationele leiding, en de hulpverleningsdiensten snel worden geïnformeerd en de bij de bestrijding betrokken personen snel worden opgeroepen.	Zie hoofdstuk 3, alarmering en opschaling paragraaf 3.2.
D	Het schema met betrekking tot de leiding over en de gecoördineerde inzet van diensten en organisaties die bij de bestrijding kunnen worden betrokken.	Zie hoofdstuk 3, tabel 3.
E	De maatregelen en voorzieningen die zijn getroffen met het oog op de bestrijding van op en in de onmiddellijke omgeving van de luchthaven.	Zie hoofdstuk 3, tabel 2.
F	Een plan in hoofdlijnen met betrekking tot de geneeskundige organisatie, waaronder een plan op hoofdlijnen met betrekking tot de opvang en verzorging van de slachtoffers.	Zie hoofdstuk 6.
G	De wijze waarop de bevolking wordt geïnformeerd en over de door haar te volgen gedragslijn.	Zie hoofdstuk Voorlichting en Communicatie
H	De maatregelen en voorzieningen die worden getroffen om de hulpverleningsdiensten van een andere staat te informeren, indien de bevolking of het milieu van die staat door het vliegtuigongeval worden getroffen of dreigen te worden getroffen.	Zie hoofdstuk Voorlichting en Communicatie.
I	De wijze waarop slachtoffers, verwanten van slachtoffers, reizigers, medewerkers van de luchthaven en van vliegtuigmaatschappijen, binnen- en buitenlandse overheden en de media worden geïnformeerd.	Zie hoofdstuk Voorlichting en Communicatie.
J	Een overzichtskaart van de indeling van de luchthaven en de onmiddellijke omgeving daarvan.	Zie bijlage 2.

Deze tabel geeft aan welke inhoudelijke eisen worden gesteld voor het rampbestrijdingsplan

Opgemerkt moet worden dat de overzichtskaart, genoemd in onderdeel j, slechts niet gerubriceerde gegevens vermeldt. Onderdeel h betreft de situatie dat de bevolking of het milieu van een andere staat door het vliegtuigongeval kunnen worden getroffen of dreigen te worden getroffen. In dat geval moeten in het rampbestrijdingsplan maatregelen worden opgenomen en voorzieningen worden getroffen om de

hulpverleningsdiensten van een andere staat te informeren. Dit geldt uiteraard alleen voor die regio's waarin luchthavens zijn gelegen waar zich deze situatie kan voordoen.

1.5 Gebruik van het rampbestrijdingsplan

Dit rampbestrijdingsplan is voornamelijk een nadere uitwerking van het ramptype "luchtvaartongevallen" waarbij een luchtvaartuig is betrokken. Het rampbestrijdingsplan geldt voor ongevallen op het terrein van de Vliegbasis en 1000 meter voor en 1000 meter na de landingsbaan met een breedte van 300 meter¹. In gevallen wanneer een incident met een vliegtuig zich buiten deze strook zich voordoet, wordt per geval bezien of het rampbestrijdingsplan wordt gebruikt. Bij brand- en ongevallenbestrijding, anders dan een luchtvaartongeval en/of betrokkenheid luchtvaartuig, op het Vliegbasisterrein dient te worden gehandeld conform het "Regionaal Crisisplan", of de desbetreffende paragrafen over kaping en infectieziekten bestrijding in dit plan. Het bedrijfsnoodplan van de vliegbases Gilze-Rijen en Woensdrecht is complementair aan het rampbestrijdingsplan.

Daarnaast is dit rampbestrijdingsplan ook van toepassing op de "sling area" en op de platforms van de gebouwen op de Vliegbasis Gilze-Rijen. Hier vinden de meeste vliegbewegingen van de helikopters plaats. Dit is een aanvulling op wat in de handreiking crisisbeheersing op luchthavens beschreven staat.

1.6 Onderhoud van het rampbestrijdingsplan

De Veiligheidsregio Midden- en West- Brabant draagt zorg voor het beheer van het rampbestrijdingsplan en de afstemming met het Regionaal Crisisplan. Het plan wordt minimaal één keer per vier jaar herzien volgens de Wet Veiligheidsregio's (artikel 6.2.3). Middels het wijzigingsformulier kunnen veranderingen in de gegevens worden doorgegeven (bijlage 7).

1.7 Oefenen van het rampbestrijdingsplan

1. Het bestuur van de Veiligheidsregio Midden- en West- Brabant draagt er zorg voor dat gezamenlijk met de onderdelen van de hoofdstructuur² van de rampenbestrijding en crisisbeheersing met passende tussenpozen een oefening wordt gehouden waarbij het rampbestrijdingsplan op juistheid, volledigheid en bruikbaarheid wordt getoetst.
2. Daarnaast vindt in ieder geval eenmaal per twee jaar een multidisciplinaire stafoefening en één maal per vier jaar een multidisciplinaire oefening van staf en operationele eenheden plaats. Bij deze oefeningen wordt ook het bedrijfsnoodplan van de luchthaven beoefend.

Het bestuur van de veiligheidsregio draagt zorg voor de evaluatie van de oefeningen. Bij de uitvoering van de evaluatie wordt de basiscommandant betrokken.

Bij een multidisciplinaire stafoefening moet gedacht worden aan een oefening waarbij het gemeentelijke beleidsteam/regionale beleidsteam, het regionaal operationele team, de leiding van de operationele eenheden in het commando plaats incident 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 gemeentelijke

¹ Pagina 29 en 75 van de handreiking crisisbeheersing op luchthavens

² Voor de opbouw van de hoofdstructuur, zie artikel 2.1.1 van het Besluit Veiligheidsregio's

beleidsteam/regionale beleidsteam, het regionale operationele team, de leiding van de operationele eenheden in het commando plaats incident, een beperkt aantal van de operationele eenheden op en rond plaats incident, en de bij de rampenbestrijdingsorganisatie(s) betrokken diensten van de luchthaven.

De oefenverplichting betreft in ieder geval deze oefeningen, omdat mag worden verwacht dat monodisciplinaire oefeningen (oefeningen door één of meerdere onderdelen van één organisatie) en kleinschalige multidisciplinaire oefeningen (samenwerkingsoefeningen tussen enkele van de bovengenoemde doelgroepen) reeds in voldoende mate zijn opgenomen in de reguliere oefencyclus rampenbestrijding.

Voor grootschalige multidisciplinaire oefeningen waarbij alle disciplines een rol spelen gelden voor luchthavens reeds verplichtingen voortvloeiend uit internationale regelgeving (zoals van de ICAO en NATO).

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 luchthavens. Bij de oefeningen worden de alarmregeling (of het calamiteitenplan) en het vastgestelde rampbestrijdingsplan van de desbetreffende luchthaven mede beoefend. Het derde lid voorziet hierin.

	2015	2016	2017	2018	2019
Multi staf oefening		GZRIJ		WDT	
Multi stafoefening met operationele eenheden en meldkamer ³	WDT		GZRIJ		WDT
Monodisciplinair (brandweer)	GZRIJ en WDT	GZRIJ en WDT	GZRIJ en WDT	GZRIJ en WDT	GZRIJ en WDT

De oefencyclus is een repeterend model.

1.8 Procedure voor vaststelling rampbestrijdingsplan

Het ontwerp rampbestrijdingsplan wordt namens het bestuur van de veiligheidsregio ter inzage gelegd. Vervolgens krijgen belanghebbenden zes weken de tijd om zienswijzen kenbaar te maken bij het bestuur van de Veiligheidsregio Midden- en West Brabant. Nadat de zes weken termijn is verstreken worden zienswijzen verwerkt in een nota van zienswijzen.

Afhankelijk van deze nota wordt het ontwerp besluit al dan niet aangepast en het rampbestrijdingsplan voor definitieve besluitvorming aangeboden aan de voorzitter van de Veiligheidsregio Midden- en West Brabant, die namens het bestuur bevoegd is tot vaststelling van het plan. Na vaststelling wordt het rampbestrijdingsplan ter kennisneming toegestuurd aan het bestuur van de Veiligheidsregio Midden- en West Brabant. Na vaststelling door de voorzitter wordt het besluit gepubliceerd.

³ Valt samen met hoofdstructuuroefening.

Hoofdstuk 2. Indeling van vliegbases Gilze-Rijen en Woensdrecht in klassen en scenario's

2.1 Inleiding

In de handreiking "Crisisbeheersing op luchthavens" worden de twee vliegbases op basis van brandrisicoklassen en maatscenario's ingedeeld. Op basis van deze brandrisicoklassen en maatscenario's kan onder andere de inzet van de brandweer, politie, GHOR en gemeente worden bepaald.

Met een scenario is het eenvoudiger om voor te stellen wat er mis kan gaan en op basis daarvan in de fase van de capaciteitsanalyse te beoordelen welke maatregelen (proactief, preventief, preparatief en repressief) genomen kunnen worden. Een scenario is daarmee slechts een hulpmiddel om te bepalen of men een juist en volledig overzicht heeft over het soort maatregelen dat genomen moet worden om de crises die op een luchthaven voor kunnen komen het hoofd te bieden.

2.2 Ongevallen in de militaire luchtvaart

De bestrijding van vliegtuigongevallen in de militaire luchtvaart kent iets andere accenten dan in de civiele luchtvaart. In de eerste plaats betreft het overgrote deel van alle vliegbewegingen van de Koninklijke Luchtmacht (KLu) toestellen met een bemanning van ten hoogste twee mensen. Zelfs de grotere militaire toestellen hebben vaak slechts een relatief kleine bemanning. De KDC-10 tankvliegtuigen hebben tijdens tankoperaties bijvoorbeeld een bemanning van vier personen. De KDC-10's kunnen echter ook 334 inzittenden vervoeren. Specifiek militaire toestellen hebben een veel groter brandrisico dan een toestel van vergelijkbare grootte/bemanning in de burgerluchtvaart vanwege de grotere hoeveelheid meegevoerde brandstof(fen) en eventueel aanwezige bewapening. De paraatheidstelling op militaire vliegbases houdt hier rekening mee in termen van de vereiste repressieve capaciteit. Een F-16 zonder externe brandstoftanks of bewapening valt onder brandrisicoklasse 4, met bewapening is dit brandrisicoklasse 5, terwijl volgens de ICAO-richtlijnen op basis van de lengte brandrisicoklasse 3 voldoende zou zijn. Voor ongevallen met de kleinere typen militaire toestellen is de luchthavenbrandweer daarom buitengewoon goed geëquipeerd. Het merendeel van de ongevallen met gevechtstoestellen vindt overigens niet op luchthavens plaats. Daarnaast geldt voor de grotere militaire toestellen waarmee militair personeel wordt vervoerd, dat zij in het algemeen robuuster zijn gebouwd dan civiele toestellen vanwege het doel waarvoor zij zijn ontworpen. Omdat militaire vliegtuigen een bijzondere bouw en uitrusting kennen, beschikken de militaire hulpverleningsdiensten over daarop toegesneden kennis, vaardigheden, procedures en materieel. Daarnaast hanteert de militaire vliegtuigbrandbestrijding een opkomsttijd van twee minuten.

2.3 Brandrisicoklasse

De brandrisicoklasse van de luchthaven is gerelateerd aan de lengte en breedte van de vliegtuigen die er landen. De brandrisicoklasse bepaalt de voorzieningen waarover de luchthavenbrandweer moet beschikken. Hoe groter het type vliegtuig dat normaliter op de luchthaven landt, des te meer blus (schuim en water)- en redcapaciteit en geneeskundige capaciteit aanwezig moet zijn⁴. Daartoe worden luchthavens in tien brandrisicoklassen onderverdeeld. Vliegbasis Gilze-Rijen en Vliegbasis Woensdrecht is

⁴ Annex 14 van ICAO en de Wet luchtvaart

in brandrisicoklasse 6⁵ ingedeeld, terwijl Vliegbasis Woensdrecht in beginsel conform brandrisicoklasse 7 is opengesteld. Dit betekent dat de maximale lengte en rompbreedte van vliegtuigen op Vliegbasis GZRIJ 39 en 5 meter betreft, terwijl dit op Vliegbasis Woensdrecht maximaal 49 meter lengte en een romp van maximaal 7 meter betreft.

2.4 Maatscenario voor luchtvaartongevallen

Een maatscenario is een beschrijving van een te verwachten incident. In het maatscenario wordt duidelijk gemaakt wat een specifieke crisis betekent voor de uit te voeren activiteiten van de betrokken organisaties en wat het vraagt aan capaciteit. Een maatscenario is gebaseerd op aantal inzittenden, op basis waarvan hulpdiensten buiten de luchthaven het benodigde potentieel afstemmen.

In het maatscenario wordt geen rekening gehouden met de gevolgen van de crash voor 'derden' zoals omwonenden. Het aspect gevaarlijke stoffen wordt niet expliciet meegenomen in de scenario's. Dit betreft bijvoorbeeld de meegevoerde lading (ook bij passagiersvliegtuigen), maar ook de kerosine kan uiteraard als een gevaarlijke stof worden beschouwd.

De maatscenario's per klasse luchthaven houden derhalve geen rekening met eventuele incidentele vliegbewegingen van toestellen uit een hogere brandrisicoklasse (bijvoorbeeld toestellen die moeten uitwijken).

2.5 Gemotiveerde afwijking maatscenario 6 naar 5

De nummerindeling van de brandrisicoklassen is gelijk aan de indeling van de maatscenario's, waardoor de vliegbases van Woensdrecht en Gilze-Rijen zich in beginsel op maatscenario 6 zouden moeten voorbereiden⁶. Bij maatscenario 6 dient echter met een maximum aantal inzittenden van 150 rekening te worden gehouden. Op Vliegbasis Gilze-Rijen wordt regelmatig met de AH-47 Chinook met een maximaal aantal inzittenden van 35 gevlogen. Op Vliegbasis Woensdrecht wordt regelmatig met vliegtuigen ter grootte van brandrisicoklasse 6 gevlogen, maar het aantal inzittenden beperkt zich doorgaans tot de flightcrew. Indien een van beide vliegbases door een groter toestel wordt bezocht, betreft dit bijna altijd een oefen- of testvlucht, waarbij het aantal aanwezigen tot de flightcrew blijft beperkt. Gelet op voorgaande kan voor zowel Vliegbasis Gilze-Rijen als Vliegbasis Woensdrecht met maatscenario 5 worden volstaan.

2.6 Maatscenario 2 en 4

Maatscenario 2 en 4 zijn vrijwel gelijk qua inzet van capaciteit aan maatscenario 1 en 3. Daarom is er voor gekozen om voor de overzichtelijkheid maatscenario 1 en 2 samen te voegen tot 1 en maatscenario 3 en 4 samen te voegen tot 3. Dit betekent dat er alleen maar sprake kan zijn van een maatscenario 1, 3 en 5. De nummering van de maatscenario's blijven hetzelfde aangezien dezelfde nummering in de landelijke handreiking "crisisbeheersing op luchthavens" wordt aangehouden.

⁵ Bladzijde 14 van de Handreiking crisisbeheersing op luchthavens

⁶ Bijlage 3 van de Handreiking crisisbeheersing op luchthavens (tabel 1)

In onderstaande tabel staat beschreven wat het (verwachte) aantal bellers is, de hoeveelheid personen welke opgevangen dienen te worden en het aantal (verwachte) doden en gewonden.

Maat scenario	Aantal inzittenden	Doden	T1	T2	T3	Bellers ⁷	Opvang
Voorzorgs landing/ klein ongeval	1-50	0	0	0	0	0	0
1	1-4	1	1	1	1	40	16
2 ⁸							
3	5-20	5	3	5	7	200	80
4 ⁹							
5	21-50	12	8	11	19	500	200
6 ¹⁰							

Tabel 1: Maatscenario's toepasbaar op vliegbases Gilze-Rijen en Woensdrecht

⁷ Om de stroom van telefoontjes van ongeruste (mogelijke) verwanten te kunnen hanteren zonder dat dit tot overbelasting van de operationeel benodigde lijnen leidt, moet zo snel mogelijk een vooraf voorbereid informatienummer voor publiek en verwanten worden vrijgegeven. Het is aan te bevelen om ook van een internetsite gebruik te maken en daar de antwoorden op veel voorkomende vragen te publiceren om de druk op informatienummer(s) te verminderen. Op het moment dat dit informatienummer of andere telefoonnummers beschikbaar komen dient dit goed gecommuniceerd te worden binnen de crisisorganisatie met inbegrip van alle telefonisten van de verschillende overheden en organisaties waar telefoontjes kunnen binnenkomen

⁸ Is gelijk aan maatscenario 1. Daarom niet van toepassing.

⁹ Is gelijk aan maatscenario 3. Daarom niet van toepassing.

¹⁰ Is gelijk aan maatscenario 5. Daarom niet van toepassing.

Hoofdstuk 3. Alarmering en opschaling

3.1 Procedure alarmering door de alarmcentrale Vliegbasis bij luchtvaartongeval

1. Alarmering met scenario nummer en aantal persons on board (POB's) aan de GMK te Tilburg;
2. Alarmeren met scenario nummer aan de LTC OPCENT OPSROOM voor de Kmar;
3. Alarmering conform het bedrijfsnoodplan Vliegbasis Gilze-Rijen en Woensdrecht.

3.2 Machtigingen

De functies van de aan de luchthaven verbonden personen die bevoegd zijn om procedures van alarmering binnen en buiten de luchthaven en van bestrijdingsacties op de luchthaven in werking te doen treden zijn in de vigerende versie van het bedrijfsnoodplan vastgelegd. In beginsel zal alarmering naar externe instanties door onderstaande functionarissen worden uitgevoerd:

1. Centralist Alarmcentrale Vliegbasis
2. OSC
3. Onderdeels Coördinatie Centrum (OCC)

3.3 Alarmering en minimale inzet van capaciteit bij luchtvaartongeval

Maat scenario	GRIP	Maximaal aantal inzittenden	Inzet brandweer (TS/HV) ¹¹	Ambulance	GNK-C/MMT	Politie KMar	Luchthaven brandweer ^{12 / 13}	Alarmeren ¹⁴ door GMK
0	-	1-50	0/0	0	Geen	Geen	2 Crashtender	Informereren OVD B/P/ G/Bz/KMar
1	-	1-4	2/1	2	0/0	OvD	2 Crashtender	Alarmeren OVD B/P/ G/Bz/KMar
² ¹⁵								
3	2	5-20	Peloton	8	1/1	OvD	2 Crashtender	Alarmeren volgens GRIP
⁴ ¹⁶								
5	3	21-50	Compagnie	14	1/1	OvD	2 Crashtender	Alarmeren volgens GRIP
⁶ ¹⁷								

Tabel 2: Alarmeringstabel en overzicht minimale inzet capaciteit

Maatscenario 0

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 is benodigd, 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.

Tankautospuit vliegbasis

Ten behoeve van de basis brandweezorg heeft het CLSK een TS met variabele voertuigbezetting ter beschikking. Tenzij deze elders is ingezet, zal deze bij een luchtvaartincident op aanwijzing van de OSC aan het beschikbare potentieel worden toegevoegd.

¹¹ Civiele brandweer

¹² Aantal crashtenders conform brandrisicoklasse. Indien de Vliegbasis onder een hogere of lagere categorie wordt opengesteld, neemt aantal crashtenders conform de categorie-indeling toe of af.

¹³ Indien de TS niet voor andere taken is ingezet wordt deze door de vliegbasis aan het potentieel toegevoegd.

¹⁴ Complementair aan de wijze van alarmeren zoals beschreven in de GRIP regeling vanaf GRIP 1.

¹⁵ Gelijk aan Scenario 1.

¹⁶ Gelijk aan scenario 3.

¹⁷ Gelijk aan scenario 5.

3.4 Risico op brand met (de dreiging van) betrokkenheid van munitie

Een mogelijke brand met (de dreiging van) betrokkenheid van munitie kan plaats vinden:

- In of rond de munitieopslag op het terrein.
- Bij een bewapend luchtvaartuig.
- Bij een luchtvaartuig geladen met munitie.

Onder munitie wordt in deze een dermate kaliber verstaan, dat er bij brand waar de munitie bij betrokken is een massa-explosie kan plaatsvinden (gevaarklasse 1.1 en 1.2). Omgang met een brand waar munitie bij betrokken is vergt een specifieke aanpak, vooral vanwege de grote onvoorspelbare gevaren op het gebied van eigen veiligheid van de hulpverleners en het grote onveilige gebied voor de omgeving.

Het scenario 'Brand met (dreiging van) betrokkenheid van munitie' wordt afgekondigd bij een brand met (dreiging van) betrokkenheid van munitie (explosieven, gevaarsklasse 1.1 en/of 1.2). Als gevolg van een dergelijke brand kan een schokgolf/druk golf ontstaan welke gepaard gaat met verspreiding van brokstukken¹⁸. Deze munitie kan zowel van een vliegtuig dan wel van de munitieopslag afkomstig zijn.¹⁹ De uitdraagprotocollen zijn hierop afgesteld.

Kenmerken scenario:

- Er is sprake van een potentiële schadeafstand tot buiten het terrein van de vliegbasis, met mogelijk persoonlijk letsel.

3.5 Alarmering bij betrokkenheid munitie

Voor de bestrijding van de dreiging van een explosie is voornamelijk veel water nodig. De vliegbases voorziet bij de standaardalarmeringen conform paragraaf 3.3 in voldoende initiële slagkracht. Deze paragraaf (§ 3.3) is daarmee tevens van toepassing op brandscenario's met betrokkenheid van munitie wanneer het luchtvaartuigen betreft, met dien verstande dat vanaf scenario 1 gelijk GRIP 3 wordt afgekondigd. Brand met betrokkenheid van munitie wordt beschouwd als een incident met een directe dreiging voor buiten het terrein.

Ook bij een brand in of rond de munitieopslag op het terrein van de vliegbases geldt dat initieel veel water voor handen moet zien. Alarmering loopt conform onderstaande:

3.6 Brand in of rond de munitieopslag op het terrein

scenario	GRIP	Inzet brandweer	Ambulance	GNK-C /MMT	Politie KMAR	Luchthaven brandweer ²⁰	Alarmeren
Betrokkenheid munitie	3	2 x TS 1 x SB 1 x WTH 1xOVD-B	2		OVD	1 x TS	Conform GRIP-regeling

¹⁸ Het branden van boordmunitie en munitie uit handvuurwapens kan niet leiden tot een massa explosie en behoort dus niet tot dit scenario.

¹⁹ De gevolgen van scenario C bij de munitieopslag kunnen door de vliegbasis worden beperkt door aanvullend onderzoek en het treffen van extra (veiligheids)maatregelen, waardoor de potentiële schadecirkel significant verkleind kan worden.

²⁰Basis Brandweertzorg wordt de TS van de vliegbasis geleverd. Indien deze niet voor andere taken zijn ingezet kunnen twee crashtenders aan de inzet bij munitieopslag worden toegevoegd.

3.7 Coördinatie-niveau, opkomstlocatie en aanvullende bezetting vanuit de Koninklijke Luchtmacht

Gilze-Rijen

Coördinatie-niveau	Locatie	Bezetting ²¹
COPI / GRIP 1	MCU, bij voorkeur bij achterzijde brandweerkazerne Vliegbasis Gilze-Rijen Gebouw █████	Commandant brandweer Vliegbasis Gilze-Rijen.
ROT / GRIP 2	Regionaal Coördinatie Centrum (RCC), derde verdieping kantoor politie eenheid Zeeland West Brabant, Ringbaan West 232 te Tilburg	Piket functionaris KMar Vertegenwoordiger Vliegbasis conform bedrijfsnoodplan
GBT / GRIP 3	Gemeentehuis van Gilze en Rijen, Raadhuisplein 1 Rijen.	Districtscommandant KMar Vertegenwoordiger Vliegbasis conform bedrijfsnoodplan
RBT / GRIP 4	Regionaal Coördinatie Centrum, tweede verdieping kantoor politie eenheid Zeeland West Brabant, Ringbaan West 232 te Tilburg	Districtscommandant KMar Vertegenwoordiger Vliegbasis conform bedrijfsnoodplan

Tabel 3: Overzicht coördinatie-niveaus met locatie aangevuld met onderstaande functionarissen vanuit de Vliegbasis Gilze-Rijen

Woensdrecht

Coördinatie-niveau	Locatie	Bezetting ²²
COPI / GRIP 1	MCU, bij voorkeur bij brandweerkazerne Vliegbasis Woensdrecht, gebouw █████	Commandant brandweer Vliegbasis Woensdrecht
ROT / GRIP 2	Regionaal Coördinatie Centrum (RCC), derde verdieping kantoor politie eenheid Zeeland West Brabant, Ringbaan West 232 te Tilburg	Piket functionaris KMar Vertegenwoordiger Vliegbasis conform bedrijfsnoodplan
GBT / GRIP 3	Gemeentehuis van Woensdrecht, Huijbergseweg 3 Hoogerheide.	Districtscommandant KMar Vertegenwoordiger Vliegbasis conform bedrijfsnoodplan
RBT / GRIP 4	Regionaal Coördinatie Centrum, tweede verdieping kantoor politie eenheid Zeeland West Brabant, Ringbaan West 232 te Tilburg	Districtscommandant KMar Vertegenwoordiger Vliegbasis conform bedrijfsnoodplan

Tabel 4: Overzicht coördinatie-niveaus met locatie aangevuld met onderstaande functionarissen vanuit de Vliegbasis Woensdrecht

²¹ Aanvulling op reguliere GRIP structuur

²² Aanvulling op reguliere GRIP structuur

Hoofdstuk 4. Brandweer

4.1 Gilze en Rijen

Alle eenheden rijden aan via de hoofdboort aan de Rijksweg 121 te Rijen en verzamelen zich op de verzamelplaats bij de brandweerkazerne tenzij anders bepaald. Alleen de eerste TS en de OVD-B rijden daarna door naar plaats incident. Overige voertuigen volgen alleen na afroep van de OVD-B. De routing vanaf de hoofdboort is bewegwijzert door middel van rode borden met de witte tekst "Brandweer". Indien een andere boort noodzakelijk is, wordt dit door ACV via de GMK aan de overige hulpverleningsdiensten doorgegeven.

Brandweer Vliegbasis Gilze-Rijen (PVE BRW)

- Verzorgt eerste aanpak van brand en hulpverlening en is adviserend hieromtrent aan de Brandweer Midden- en West-Brabant;
- Eenheden van de PVE BRW treden op als peloton "Vliegbasis" conform de procedures grootschalig optreden van de Brandweer Midden- en West-Brabant. De On Scene Commander (OSC) treedt op als primair verantwoordelijke voor de eenheden van de KLU.
- Zolang de OvD-B niet ter plaatse is, treden de brandweereenheden van de Vliegbasis zelfstandig op onder leiding van de OSC.

Aandachtspunten

- Ingeval van brand in of met luchtvaartuigen kunnen gevaarlijke stoffen vrijkomen. In sommige gevallen kan er onder andere composietmaterialen vrijkomen. In dit geval dient de regionale procedure "asbest" bij de bestrijding en vervolgwerkzaamheden te worden gevolgd. Deze is opgesteld door de brandweer Midden- en West Brabant.
- Op de Vliegbasis Gilze-Rijen is een vulstation voor hydrazine aanwezig.
- Verdeeld over het vliegveld liggen meerdere opslagplaatsen voor munitie.

4.2 Woensdrecht

Alle eenheden rijden aan via de hoofdpoort aan de Kooiweg 40 te Hoogerheide (Noord of poort Zandfort) en verzamelen zich op de verzamelplaats bij de brandweerkazerne tenzij anders bepaald (verzamelen op een UGS bij een van de poorten). Alleen de eerste TS en de OVD-B rijden daarna door naar plaats incident. Overige voertuigen volgen alleen na afroep van de OVD-B. De routing vanaf de hoofdpoort is bewegwijzerd door middel van rode borden met de witte tekst "Brandweer" tenzij anders bepaald. Indien een andere poort noodzakelijk is, wordt dit door ACV via de GMK aan de overige hulpverleningsdiensten doorgegeven.

Brandweer Vliegbasis Woensdrecht (PVE BRW)

- Verzorgt eerste aanpak van brand en hulpverlening en is adviserend hieromtrent aan de Brandweer Midden- en West-Brabant;
- Eenheden van de PVE BRW treden op als peloton "Vliegbasis" conform de procedures grootschalig optreden van de Brandweer Midden- en West-Brabant. De On Scene Commander (OSC) treedt op als primair verantwoordelijke voor de eenheden van de KLU..
- Zolang de Ovd-B niet ter plaatse is, treden de brandweereenheden van de Vliegbasis zelfstandig op onder leiding van de OSC.

Aandachtspunten

- Ingeval van brand in of met luchtvaartuigen kunnen gevaarlijke stoffen vrijkomen. In sommige gevallen kan er onder andere composietmaterialen vrijkomen. In dit geval dient de regionale procedure "asbest" bij de bestrijding en vervolgwerkzaamheden te worden gevolgd. Deze is opgesteld door de brandweer Midden- en West Brabant.
- Op de Vliegbasis Woensdrecht is een galvanisatiefabriek aanwezig.
- Verdeeld over het vliegveld liggen meerdere opslagplaatsen voor munitie.

Hoofdstuk 5. Politie en KMar

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

In het kader van dit rampen bestrijdingsplan betekent dit het volgende:

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

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

- Bij een luchtvaartongeval op civiel terrein met een militair object, wordt het rampterrein beschouwd als militair terrein waarop militaire toegangsbepalingen van kracht zijn. De omvang van een dergelijk militair rampterrein wordt bepaald door de KMar.
- Uitvoering en inzet capaciteit ten behoeve van de afzetting en afscherming van het rampterrein, de verkeersregulering alsmede het begidsen van hulpverleningseenheden, zal in onderling overleg tussen politie en KMar plaatsvinden.
- De Kmar voert op de Vliegbasis de politietaken uit. In geval van een (dreigende) kaping of gijzeling zullen de geldende protocollen (Politieacademie) voor kaping of gijzeling en de inzet van onderhandelaars worden gevolgd.
- Totdat de OVD-KMar op de vliegbasis is neemt de OVD-P ook de taken van de KMar waar. De OVD-P vertegenwoordigt in het COPI dan tevens de KMar.

Politie en KMar zullen, daar waar nodig, met elkaar samenwerken en elkaar in de uitoefening van de voorgeschreven taken ondersteunen.

Hoofdstuk 6. GHOR

Conform het Regionaal Crisisplan voor de Veiligheidsregio Midden- en West-Brabant is de GHOR verantwoordelijk voor de volgende rampbestrijdingsprocessen:

- Spoedeisende Medische Hulpverlening (SMH)
- Publieke Gezondheidszorg (PG); hieronder vallen o.a. infectieziekten bestrijding en psychosociale zorg

Specifiek voor dit rampbestrijdingsplan gelden de volgende bijzonderheden:

Spoedeisende Medische Hulpverlening

De bij een vliegtuigongeval of kaping bevrijde slachtoffers zullen zo veel mogelijk verzameld worden in een gewondennest. In het gewondennest zullen de overlevenden getrieerd worden en vindt levensreddende behandeling plaats door ambulancepersoneel en Mobiele Medische Teams. Deze MMT's worden aangevoerd per traumaheli. Zwaargewonde slachtoffers (triagecategorie T1) dienen, indien dit mogelijk is, binnen een uur gestabiliseerd te worden en vervoerd naar een ziekenhuis.

Vanuit het Gezondheidscentrum (GC) van de vliegbases is géén ambulance beschikbaar.

Bij een ongeval of ramp zullen de regionale ambulances vaak als een van de eerste voertuigen arriveren en zich eerst gaan bezighouden met de stabilisatie van de slachtoffers. Na de eerste behandeling ter plaatse wordt in een verdere triage stap bepaald in welke volgorde (gestabiliseerde) slachtoffers naar een ziekenhuis vervoerd worden. Na de opstart van het ambulancebijstandsplan door de Meldkamer Ambulancezorg (MKA), zullen binnen één tot anderhalf uur enkele tientallen buitenregionale ambulances arriveren. Deze zullen slachtoffers gaan afvoeren naar door de Meldkamer Ambulancezorg, op basis van het gewondenspreidingsplan bepaalde, vaak wat verder weg gelegen ziekenhuizen.

Naast de reguliere ambulancezorg kan een beroep worden gedaan op een of meer geneeskundige bijstandseenheden, de zogenaamde geneeskundige combinaties (GNK-C). Voor een complete GNK-C dient rekening gehouden te worden met een opkomsttijd van ongeveer een uur.

Tevens dient ingecalculeerd te worden dat in de nachtelijke uren minder slachtoffers gestabiliseerd kunnen worden omdat dan minder ambulances paraat zijn.

Voor de slachtofferregistratie is het bij het gehele proces van belang om de personalia en verblijfs- en bereikbaarheidsgegevens goed te registreren. Het actiecentrum GHOR verzamelt slachtoffergegevens vanuit de diverse ziekenhuizen en leidt deze door naar het SIS.

Alle ambulances moeten zich melden bij de hoofdpoot van de vliegbases en worden van daaruit doorverwezen naar de brandweerkazerne. Indien een andere poort noodzakelijk is wordt dit via de GMK aan de overige hulpdiensten doorgegeven. Conform het protocol eerste ambulance heeft de verpleegkundige van de eerst aankomende ambulance de leiding over de geneeskundige hulpverlening ter plaatse, totdat de Officier van Dienst Geneeskundig (OvDG) arriveert en de leiding overneemt.

T3-getriëerde slachtoffers moeten worden weggeleid van het rampterrein. Zij kunnen worden verzameld in het gebouw van het Geneeskundig Centrum van de vliegbasis.

Hier worden zij nagekeken door de arts van de vliegbasis of ambulancepersoneel. SIGMA-vrijwilligers van de GHOR kunnen hierbij assisteren.

Infectieziekten

Door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is in 2010 aangegeven dat vliegtuigen die op weg zijn naar een regionale luchthaven, bij het vermoeden van infectieziekten aan boord, bij voorkeur uitwijken naar Schiphol. Dit wil echter niet zeggen dat op regionale luchthavens geen vliegtuigen kunnen landen met geïnfecteerde passagiers aan boord. Derhalve is het wenselijk dat ook de veiligheidsregio's, waarin regionale luchthavens gelegen zijn, zich voorbereiden.

Voor het maatscenario met infectieziekten is het uitgangspunt dat een passagiersvliegtuig onderweg is naar een luchthaven. De bemanning heeft signalen dat een of meerdere passagiers mogelijk geïnfecteerd zijn met een infectieziekte van ernstige aard, en informeert de luchtverkeersleiding. De luchtverkeersleiding informeert op haar beurt de exploitant van de regionale luchthaven en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. De exploitant alarmeert de afdeling infectieziekten bestrijding van de regionale GGD. De GGD informeert de burgemeester en het Centrum Infectieziektebestrijding (CIb). Het Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport wordt indien noodzakelijk geïnformeerd door de minister van Infrastructuur en Milieu, het RIVM of de burgemeester. Op basis van een risicoschatting worden adviezen gegeven aan de gezagvoerder en wordt hij eventueel verplicht naar een afgezonderde locatie op de luchthaven te taxiën. De arts-infectieziekten bestrijding (IZB) van de GGD maakt een risicoschatting op basis waarvan eventuele opschaling en repressief handelen kan plaatsvinden. De GGD zal de passagiers controleren in het vliegtuig of een opvangruimte. Passagiers en betrokkenen ontvangen informatie over de omstandigheden en hoe om te gaan met eventuele ziekteverschijnselen en vullen indien noodzakelijk een 'Passenger Locator Card' in. Indien nodig worden gebruikte ruimtes en vervoermiddelen nadien ontsmet.

(Psychosociale) Nazorg

Niet vergeten dient te worden dat de slachtoffers van vliegtuigongevallen en kapingen behoefte kunnen hebben aan psychosociale, juridische en andere soorten van hulp. Slachtoffers zijn immers niet gelijk slachtoffer-af nadat zij uit het ziekenhuis ontslagen zijn en hun wonden genezen zijn. Zij kunnen al naar gelang de ernst van een ongeval jarenlang geconfronteerd worden met de gevolgen van de crash op het gebied van lichamelijk en geestelijk welzijn (tijdelijk dan wel blijvend letsel) en financieel en economisch welzijn (zoals beperkte mate van arbeidsgeschiktheid)

Hoofdstuk 7. Voorlichting en Communicatie

7.1 Inleiding

Bij luchtvaartincidenten is de media-aandacht groot. Naast een effectieve hulpverlening aan slachtoffers, vormt het organiseren van de informatie naar verwanten, media en binnen overheden een cruciaal proces. Het informeren van de verwanten, de bevolking en de media vindt plaats in nauwe samenwerking tussen de Sectie Communicatie van de vliegbasis en de Veiligheidsregio. De voorlichting zal gecoördineerd worden door de veiligheidsregio bij GRIP 1 en 2. Vanaf GRIP 3 zal dit worden overgenomen door de gemeente. Dan vindt vanuit de Stafsectie Bevolkingszorg in het ROT de aansturing en coördinatie van het proces crisiscommunicatie plaats.

De voor dit proces beschikbare deelplan en draaiboek binnen het regionale crisisplan (RCP) vormen het vertrekpunt. Tot het moment waarop de communicatie vanuit de veiligheidsregio of gemeente wordt gecoördineerd, zal het Hoofd van de Sectie Communicatie van de vliegbasis de coördinatie op zich nemen. De Sectie Communicatie van de vliegbasis draagt gedurende het hele incident zorg voor afstemming en coördinatie van de communicatie met het Hoofd Communicatie Sectie CLSK en het Ministerie van Defensie.

Communicatie op plaats incident zal verzorgd worden door het COPI. Dit beperkt zich tot feitelijke operationele informatie.

7.2 Informeren van de bevolking

Het informeren van de bevolking valt onder het proces crisiscommunicatie. Dit dient uitgevoerd te worden, conform het deelplan en draaiboek crisiscommunicatie en borduurt voort op het Regionaal crisisplan 2012-2016 en de bijhorende GRIP regeling.

Daarnaast wordt door de vliegbases en gemeenten via de websites van de gemeente, www.luchtmacht.nl en social media gecommuniceerd. De twitteraccounts van de vliegbases zijn @VlbWoensdrecht, @VlbGilzeRijen en @dhcluchtmacht. Het overkoepelende twitteraccount van de Koninklijke Luchtmacht is @Kon_Luchtmacht. Afsproken wordt dat de berichten met elkaar worden afgestemd en gedeeld (bijvoorbeeld retweeten van berichten op Twitter).

7.3 Informeren van een andere staat (Veiligheidsregio's en België)

Afhankelijk van het GRIP niveau valt het informeren van een andere staat onder verantwoordelijkheid van de hoogst leidinggevende. Daarnaast zijn er procedures dat de meldkamers elkaar informeren bij een dergelijk incident waarbij een andere Veiligheidsregio betrokken raakt, of als het incident grensoverschrijdende gevolgen heeft.

7.4 Informeren van slachtoffers, verwanten van slachtoffers, reizigers en medewerkers van de luchthaven alsook binnenlandse- en buitenlandse overheden en de pers/media.

Medewerkers van de gemeenten en luchthavens

De medewerkers worden op de hoogte gehouden door middel van het plaatsen van berichten op intranet, alarmeringsnet of via het omroepsysteem. Deze laatste is alleen van toepassing op de vliegbases.

Binnen- en buitenlandse overheden

De taakorganisatie crisiscommunicatie voert de communicatie strategie uit. Zij zal in afstemming met het (regionaal) beleidsteam binnen- en buitenlandse overheden informeren. Daarnaast kunnen de burgemeester, de voorzitter van het regionaal beleidsteam, de directeur veiligheidsregio in contact staan met binnen- en buitenlandse overheden.

Pers/Media

Alle pers wordt op de vliegbasis begeleidt door de Unit Communicatie en buiten de vliegbasis wordt de pers conform de procedures zoals beschreven in het deelplan en draaiboek crisiscommunicatie VR MWB door persvoorlichters te woord gestaan.

Slachtoffers, verwanten van slachtoffers, reizigers

Verwanteninformatie wordt conform de procedures zoals beschreven in het deelplan en draaiboek Publieke Zorg VR MWB georganiseerd. De landelijke voorziening SIS wordt opgestart en alle niet-zelfredzame slachtoffers worden geregistreerd en hun verwanten worden door deze voorziening geïnformeerd. Zelfredzame slachtoffers worden gestimuleerd om zelf hun verwanten te informeren. Voor militairen geldt de procedure uit het calamiteiten bedrijfsnoodplan.

Hoofdstuk 8. Gemeentelijke processen

8.1 Gemeente Gilze en Rijen

OVD bevolkingszorg

De OVD bevolkingszorg is het eerste contactpersoon tussen de vliegbasis en de gemeente. Bijstandsverzoeken lopen in eerste instantie via de OVD-bz

Acute Zorg

Het hoofd taakorganisatie Publieke Zorg draagt zorg voor coördinatie met de Staf Personeel en Organisatie van de Vliegbasis Gilze-Rijen.

Taakaccent Opvang

De opvang van getroffenen zal in beginsel op de Vliegbasis plaatsvinden. Hierbij doet het niet ter zake of het incident binnen of buiten het terrein van de Vliegbasis heeft plaatsgevonden. De opvanglocaties van de Vliegbasis staan vermeld in het bedrijfsnoodplan van de Vliegbasis.

Bij de opvang van getroffenen zal worden gewerkt volgens het Publieke Zorg van het Regionaal Crisisplan van de Veiligheidsregio Midden- en West Brabant. Dit houdt in dat de coördinator opvangcentrum van de gemeente naar de opvanglocatie op de Vliegbasis zal gaan en de coördinatie van de opvang van getroffenen op zich zal nemen. De Vliegbasis zal ondersteuning verlenen op het gebied van personeel en materiaal. Wanneer grote aantallen verwanten te verwachten zijn, worden deze verwanten in een opvanglocatie in de gemeente opgevangen.

Taakaccent Registreren mens en dier op locatie

De registratie van niet zelfredzame slachtoffers wordt opgestart door de Vliegbasis en vindt plaats onder verantwoordelijkheid van de gemeente. Hiervoor wordt het landelijke SIS systeem gebruikt.

Nafase

In het geval er sprake is van dodelijke slachtoffers vindt afstemming plaats tussen hoofd taakorganisatie Nafase en Staf Personeel en Organisatie van de Vliegbasis Gilze-Rijen over de locatie waar de procedure in werking wordt gesteld.

Omgevingszorg

De gemeente is geen bevoegd gezag voor milieu op de vliegbasis maar het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. De Inspectie Leefomgeving en Transport is de toezichthouder.

Informatiemanagement

De beide vliegbases hebben geen schrijfrechten in LCMS. Informatie toevoegen zal via het CoPI of via het gemeentelijke informatiemanagement worden toegevoegd.

8.2 Gemeente Woensdrecht

OVD bevolkingszorg

De OVD bevolkingszorg is het eerste contactpersoon tussen de vliegbasis en de gemeente. Bijstandsverzoeken lopen in eerste instantie via de OVD-bz

Acute Zorg

Het hoofd taakorganisatie Publieke Zorg draagt zorg voor coördinatie met de Staf Personeel en Organisatie van de Vliegbasis Woensdrecht.

Taakaccent Opvang

De opvang van getroffenen zal in beginsel op de Vliegbasis plaatsvinden. Hierbij doet het niet ter zake of het incident binnen of buiten het terrein van de Vliegbasis heeft plaatsgevonden. De opvanglocaties van de Vliegbasis staan vermeld in het bedrijfsnoodplan van de Vliegbasis.

Bij de opvang van getroffenen zal worden gewerkt volgens het Publieke Zorg van het Regionaal Crisisplan van de Veiligheidsregio Midden- en West Brabant. Dit houdt in dat de coördinator opvangcentrum van de gemeente naar de opvanglocatie op de Vliegbasis zal gaan en de coördinatie van de opvang van getroffenen op zich zal nemen. De Vliegbasis zal ondersteuning verlenen op het gebied van personeel en materiaal. Wanneer grote aantallen verwanten te verwachten zijn, worden deze verwanten in een opvanglocatie in de gemeente opgevangen.

Taakaccent Registreren mens en dier op locatie

De registratie van niet zelfredzame slachtoffers wordt opgestart door de Vliegbasis en vindt plaats onder verantwoordelijkheid van de gemeente. Hiervoor wordt het landelijke SIS systeem gebruikt.

Nafase

In het geval er sprake is van dodelijke slachtoffers vindt afstemming plaats tussen hoofd taakorganisatie Nafase en Staf Personeel en Organisatie van de Vliegbasis Woensdrecht over de locatie waar de procedure in werking wordt gesteld.

Omgevingszorg

De gemeente is geen bevoegd gezag voor milieu op de vliegbasis maar het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. De Inspectie Leefomgeving en Transport is de toezichthouder.

Informatiemanagement

De beide vliegbases hebben geen schrijfrechten in LCMS. Informatie toevoegen zal via het CoPI of via het gemeentelijke informatiemanagement worden toegevoegd.

Bijlagen

Bijlage 1. Telefoonnummers

Telefoonnummers zijn bekend via de verschillende alarmcentrales en in de informatiegids voor openbare orde en veiligheid van de Veiligheidsregio Midden- en West-Brabant. De militaire telefoonnummers zijn terug te vinden in het calamiteiten bedrijfsnoodplan.

Bij grootschalige inzet zal de VR M&WB te allen tijde de MCU ter plaatse laten komen. Ter ondersteuning van het CoPi zijn op beide vliegbases voorzieningen ter ondersteuning van de CoPi deelnemers getroffen.

Aanvullende telefoonnummers Gilze-Rijen

Telefoonnummers CoPI ruimte van de brandweerkazerne Vliegbasis Gilze-Rijen (te gebruiken als MCU er (nog) niet is.

Alarmcentrale vliegbasis
 Leider COPI
 Brw Vliegbasis
 OVD Brandweezorg
 Voorlichting
 Medisch GGD/GC
 Politie/KMAR
 Gemeente
 Liaison CMT



Fax [redacted] intern [redacted]

Deze telefoonnummers gelden in de CoPI ruimte op de kazerne. Bij de aansluitpunten voor de commando-unit aan de achterzijde van de kazerne gelden de volgende afwijkingen:

- Brandweer [redacted]
- GGD (CPA) [redacted]
- Politie [redacted]
- Fax [redacted]

Let op: Copi functionarissen in de MCU zijn te bereiken onder hun GSM nummers

Aanvullende telefoonnummers Vliegbasis Woensdrecht

Telefoonnummers CoPI ruimte Vliegbasis Woensdrecht

Alarmcentrale vliegbasis
 Klacht nummer
 Telefoonnummers unit Communicatie:



[redacted] en [redacted]

Bijlage 2. Kaartmateriaal

Vliegbasis Gilze-Rijen

Kaart materiaal bewust weggelaten

Vliegbasis Woensdrecht

Kaart materiaal bewust weg gelaten

Bijlage 3. Mobiliteit

Vliegbasis Gilze-Rijen

Dynamische verkeersbegeleiding (Begidsen):

Bij grootschalige hulpverlening zullen hulpverleners zich verzamelen op de loodspoorten. Deze loodspoorten zullen door de politie vrijgemaakt dienen te worden. Om stagnatie in de hulpverlening te voorkomen verzorgt de politie eventuele begeleiding naar het rampterrein.

LP17, tankstation, **Raakeind**, Rijksweg A 58 rijrichting Breda → Tilburg

LP 12, tankstation, **Kalix Berna**, Rijksweg A27 rijrichting Breda → Utrecht (onder gemeente Oosterhout)²³

Statische verkeersbegeleiding (Verkeerscirculatie):

Om stagnatie in de hulpverlening te voorkomen en de economische schade te beperken, kan verkeersregelend worden opgetreden.

Voor de aan- en afvoer van hulpdiensten, van en naar de Vliegbasis, wordt gebruik gemaakt van hoofdingang of een van de 2 alternatieve poorten. De keuze van de aan- en afvoerroute en de locaties waar verkeer geregeld zal worden, wordt in principe door de leider CoPI genomen, op basis van aard en locatie van het incident.

Bij gebruikmaking van:

A: Hoofdingang:

Afhankelijk van windrichting i.s.m. KMAR bepalen welke rijroutes worden gereden.

- a. Richting Tilburg ziekenhuizen, Sint Elisabeth en Tweesteden
- b. Richting Breda ziekenhuis Amphia
- c. Verkeer uit en naar Rijen omleiden over Dongen richting A27 of over noordelijke rondweg richting Tilburg of A58 (afhankelijk van het windrichtingscenario)

B: Poort BM Letschertweg:

Afhankelijk van windrichting i.s.m. KMAR bepalen welke rijroutes worden gereden.

C: Poort Zuid (noodpoort)

Afhankelijk van windrichting i.s.m. KMAR bepalen welke rijroutes worden gereden.

Scheiding regulier- en hulpverleningverkeer bij A en B en C

Afhankelijk van incident en situatie ter plaatse bepalen door COPI

²³ bezien op mogelijkheden, liever andere plek aanwijzen.

Vliegbasis Woensdrecht

Dynamische verkeersbegeleiding (Begidsen):

Bij grootschalige hulpverlening zullen hulpverleners zich verzamelen op de loodspplaatsen. Deze loodsposten zullen door de politie vrijgemaakt dienen te worden. Om stagnatie in de hulpverlening te voorkomen verzorgd de politie eventuele begeleiding naar het rampterrein.

Loodspost: 20-LP-07

Rijksweg A58, Roosendaal - Bergen op Zoom:
Tankstation "Wouwse Tol Noord"

Loodspost: LPi 09

Rijksweg A4 (Hm 250,2 Li), Antwerpen - Bergen op Zoom
Parkeerplaats van het voormalige douaneterrein, parallel aan Rijksweg A4 A12 (België) afrit 11, vervolgens richting:

- Havens 601-999
- Rotterdam/Bergen op Zoom
- Douane

Loodspost: 20lp-08

Rijksweg A58, Vlissingen - Bergen op Zoom
Parkeerplaats "Het Rak"

Statische verkeersbegeleiding (Verkeerscirculatie):

Om stagnatie in de hulpverlening te voorkomen en de economische schade te beperken, kan verkeersregelend worden opgetreden.

Voor de aan- en afvoer van hulpdiensten, van en naar de Vliegbasis, wordt gebruik gemaakt van hoofdingang of een van de 2 alternatieve poorten. De keuze van de aan- en afvoerroute en de locaties waar verkeer geregeld zal worden, wordt in principe door de leider CoPI genomen, op basis van aard en locatie van het incident.

Bij gebruikmaking van:

1: Hoofdingang: Kooiweg 40, 4631 SZ te Hoogerheide

1. Ronde Scheldeweg (noord) te Hoogerheide,
 - a. oprit 30 Rijksweg A58, in de richting Zeeland/België
 - b. afrit 30 Rijksweg A58 uit de richting Bergen op Zoom.
2. Ronde Scheldeweg (zuid) te Hoogerheide,
 - a. oprit 30 Rijksweg A58, in de richting Bergen op Zoom,
 - b. afrit 30 Rijksweg A58 uit de richting Zeeland/België.
3. Ronde Bunkerbaan/Scheldeweg te Hoogerheide
4. Ronde Bunkerbaan/Kooiweg te Hoogerheide

14: Poort Zandfort: Aviolandalaan (direct rechtsaf slaan) te Hoogerheide

2. Ronde Scheldeweg (noord) te Hoogerheide,
 - a. oprit 30 Rijksweg A58, in de richting Zeeland/België
 - b. afrit 30 Rijksweg A58 uit de richting Bergen op Zoom.
3. Ronde Scheldeweg (zuid) te Hoogerheide,
 - a. oprit 30 Rijksweg A58, in de richting Bergen op Zoom,
 - b. afrit 30 Rijksweg A58 uit de richting Zeeland/België.
4. Ronde Bunkerbaan/Scheldeweg te Hoogerheide

5. Kruising (verkeerslichten) Bunkerbaan/Aviolandalaan te Hoogerheide

7: Poort Noord: De Oude Bergsebaan (einde) te Hoogerheide

1. Y-splitsing Huijbergsebaan/ De Oude Bergsebaan te Hoogerheide
2. T-kruising Huijbergsebaan te Bergen op Zoom (west)
 - a. Oprit 29 Rijksweg A58/A4 in de richting Zeeland/België
 - b. Afrit 29 Rijksweg A58/A4 uit de richting Roosendaal/Rotterdam.
3. T-kruising Huijbergsebaan te Bergen op Zoom (oost)
 - a. Oprit 29 Rijksweg A58/A4 in de richting Roosendaal/Rotterdam
 - b. Afrit 29 Rijksweg A58/A4 uit de richting Zeeland/België

Scheiding regulier- en hulpverleningverkeer bij A en B

1. Ronde Bunkerbaan/Scheldeweg te Hoogerheide
2. Ronde Bunkerbaan/Putseweg te Hoogerheide

Scheiding regulier- en hulpverleningverkeer bij C

1. Ronde Huijbergsebaan/Olympialaan/Dr. de Ramlaan te Bergen op Zoom
Kruising Moerkantsebaan/Weg naar Wouw/Plantagebaan te Huijbergen

Kaart materiaal is bewust weg gelaten

1 = Hoofdboort T1 - Kooiweg Hoogerheide

GPS: 51°25'48" Noord
04°20'53" Oost

7 = Poort Noord T7 - Woensdrechtse heide

GPS: 51°27'26" Noord
04°21'48" Oost

14 = Poort Zandfort T14 – Randweg Hoogerheide

GPS: 51°26'21" Noord
04°20'17" Oost

Bijlage 4. Hydrazine

CAS Nr. 302-01-2

UN 2029 (> 64% hydrazine)

UN 2030 (37-64% hydrazine)

UN 3293 (< 37% hydrazine)

Synoniemen:

HYDRAZINE H₂N-NH₂ *

Diamine, diamide

Fysisch-chemische eigenschappen

MW = 32,1

1 mg/m³ = 0,75 ppm; 1 ppm = 1,33 mg/m³

Uiterlijk: Kleurloze, rokende vloeistof met stekende geur. Damp mengt goed met lucht. Dampspanning bij 20°C is 21 mbar, relatieve dampdichtheid is 1,1. De stof kan spontaan aan de lucht ontbranden bij contact met poreuze materialen. Kan bij verhitting explosief verbranden. De stof ontleedt bij verhitting of verbranding in giftige dampen (oa. ammoniak, waterstof, stikstofoxide).

Oplosbaarheid: Volledig

Geurtypering: Ammoniak-, visgeur. Het is niet bekend of bij geurwaarneming schadelijke effecten te verwachten zijn.

Geurdrempel: 5,2 mg/m³ (3,9 ppm)

Gezondheidseffecten

Hydrazine is een sterke huidsensibilisator. De stof werkt bijtend op de ogen en de ademhalingswegen. Na acute expositie traden bij mensen de volgende symptomen op: braken, ernstige irritatie van de luchtwegen met kans op longoedeem, depressie van het CZS en lever- en nierbeschadiging.

- Inhalatie: bijtend, keelpijn, hoesten, ademnood (longoedeem), duizeligheid misselijkheid en braken.

Inademing van de damp kan longoedeem veroorzaken, echter uitsluitend na verschijnselen van bijtende effecten op de slijmvliezen van ogen en/of hogere luchtwegen.

- Blootstelling ogen: bijtend, roodheid, pijn, en slecht zien

- Huidcontact: bijtend, roodheid, pijn en brandwonden.

- Systemische effecten kunnen optreden via alle blootstellingsroutes: depressie CZS, levereffecten, hypoglycaemie, anemie.

De stof wordt beschouwd als kankerverwekkend voor de mens (IARC 2B)

Expositie/gezondheidseffecten

Onderstaande tabel geeft een inschatting weer van de relatie interventiewaarden (concentratie in de lucht) en de te verwachten gezondheidseffecten

Interventiewaarden (1 uur blootstelling)	Conc. (mg/m ³)	Conc. (ppm)	Kritisch effect
VRW	0,2	0,15	Oogirritatie
AGW	5	3,75	Carcinogeniteit
LBW	50	37,5	Sterfte dieren

Ontsmetten

Gas: Kleding verwijderen. Geen verdere ontsmetting nodig.

Vloeistof: Pas op voor secundaire besmetting! Patiënten niet op besmette lichaamsdelen aanraken.

Huid: overvloedig spoelen met lauw water, besmette kleding verwijderen (NIET bij bevriezing)

Ogen: overvloedig spoelen met lauw water of fysiologisch zout

Aandachtspunten voor triage

De mate waarin de oogslimvliezen zijn aangedaan is een goede indicatie voor de mate van blootstelling aan luchtwegen en longen. LET OP: dit geldt niet voor chronische long- en hartpatiënten.

Behandeling

Inhalatie Frisse lucht, rust en direct naar het ziekenhuis vervoeren.

Irritatie

Ogen/huid Overvloedig spoelen met lauw water of fysiologisch zout.

* Hydrazine hydraat is een oplossing van 24% hydrazine in water

Bijlage 5. Voorzieningen bij de vliegbases

Voor vragen over extra materieel, materiaal, faciliteiten, etc, is de On Scene Commander het aanspreekpunt namens de Vliegbasis.

De Vliegbasis stelt tijdens calamiteiten enkele gebouwen en/of ruimten beschikbaar voor de calamiteiten afhandeling. Hieronder staan deze locaties in een overzicht. Per locatie staat aangegeven waar de diverse instanties ondergebracht zijn/worden.

Vliegbasis Gilze-Rijen

Orgaan/Faciliteit/Benaming	Locatie(s):
Alarmcentrale Vliegbasis (ACV)	(Brandweerkazerne)
Behandelcentrum triagecategorie 3	sportzaal 770
Bureau voorlichting/Perscentrum	(BIC)
Identificatie overledenen/Mortuarium	(washangaar)
Chapel ardente	(kapel)
Commando op plaats incident (COPI)	(brandweerkazerne)
Opstelplaats verbindings-/commandovoertuig	(achterzijde brandweerkazerne)
Opvang ongedeerden	(bedrijfsrestaurant)
Opvang verwanten (Informatie & Opvang Centrum)	(bedrijfsrestaurant)

Vliegbasis Woensdrecht

Orgaan/Faciliteit/Benaming	Locatie(s):
Alarmcentrale Vliegbasis (ACV)	(Brandweerkazerne)
Behandelcentrum triagecategorie 3	(Geneeskundig Centrum)
Bureau Communicatie/Basis Informatiecentrum	(BIC)
Identificatie overledenen / Mortuarium	(sportzaal)
Chapel ardente	(crewroom)
Vorbereide voorzieningen ter ondersteuning copi COPI	Hoofdpoort (Brandweerkazerne)
Opstelplaats verbindings-/commandovoertuig	(Brandweerkazerne)
Opvang ongedeerden	(Aces High)
Opvang verwanten (Informatie & Opvang Centrum)	(Off-, OO-mess, MFR)
Uitwijk Gemeentelijk Beleidsteam (GBT)	(LMG), (bunker)

Bijlage 6. Afkortingen en definities

AC	Algemeen commandant
ACGZ	Algemeen Commandant Geneeskundige Zorg
ACV	Alarmcentrale Vliegbasis
BC	Brigade Commandant (KMar)
BC	Bureau Communicatie (CLSK)
BGM	Burgemeester
BIC	Basis Informatiecentrum
BRW	Brandweer
C-Brw	Commandant Brandweer (resp. VLB GZR of WDT)
Cib	Centrum Infectieziektebestrijding
CLSK	Commando Luchtstrijdkrachten
COPI	Commando Plaats Incident
CRIB	Centraal Registratie- en Informatiebureau
CvD	Commandant van Dienst
CVB	Commandant Vliegbasis (resp. GZRIJ of WDT)
DPG	Directeur Publieke Gezondheid
GAGS	Gezondheidskundig Adviseur Gevaarlijke Stoffen
GBT	Gemeentelijk Beleidsteam
GC	Gezondheidscentrum
GHOR	Geneeskundige hulpverleningsorganisatie in de regio
GMK	Gemeenschappelijke Meldkamer
GNK-C	Geneeskundige Combinatie
GRIP	Gecoördineerde Regionale Incidentbestrijdingsprocedure
CT	Crashtender
GZRIJ	Gilze-Rijen
H-PVE Bew	Hoofd Productverantwoordelijke Eenheid Bewaking
HSP&O	Hoofd Staf Personeel en Organisatie
HSVo	Hoofd Staf Voorlichting
HV	Hulpverleningsvoertuig
HW	Hoogwerker
ICAO	International civil aviation authorisation
IZB	Infectieziektebestrijding
Klu	Koninklijke luchtmacht
KMar	Koninklijke Marechaussee
LCW	Logistiek centrum Woensdrecht
LMK	Landelijke meldkamer
LTC	Landelijk tactisch commando
MKA	Meldkamer Ambulancezorg
MMT	Mobiel Medisch Team
MWB	Midden- en West-Brabant
OCC	Onderdeels Coördinatie Centrum
OPCENT	Operatie Centrum
OPROOM	Operatie Room
OvD-B	Officier van Dienst Brandweer
OvD-P	Officier van Dienst Politie
OvD-G	Officier van Dienst Geneeskundig
OvD-Kmar	Officier van Dienst KMar
OvD-Bz	Officier van Dienst Bevolkingszorg
OSC	On Scene Commander
POB	Persons on Board
PG	Publieke Gezondheidszorg
PSHOR	Psycho sociale hulpverlening bij ongevallen en rampen
PVE	Productverantwoordelijke eenheid

RAV	Regionale Ambulance Voorziening
RBML	Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens
RCC	Regionaal Coördinatie Centrum
RBP	Rampbestrijdingsplan
RCP	Regionaal Crisisplan
ROT	Regionaal Operationeel Team
SGBO	Staf grootschalig en bijzonder optreden
SMH	Spoedeisende Medische Hulpverlening
TS	Tankautospuiter
WDT	Woensdrecht

Bijlage 7. Wijzigingsformulier

Onderhoud rampbestrijdingsplan

Dit rampbestrijdingsplan bevat gegevens die aan verandering onderhevig zijn. Om te allen tijde te beschikken over een actueel plan, is een goed onderhoud van groot belang. Het rampbestrijdingsplan is losbladig; veranderingen in bepaalde gegevens kunnen dus ondervangen worden door vervanging van één of meerdere pagina's. Omdat deze wijzigingen in alle exemplaren van dit rampbestrijdingsplan doorgevoerd moeten worden, is het logisch dit centraal te doen.

Op dit formulier kunnen veranderingen in gegevens over uw organisatie vermeldt worden. Het formulier dient opgestuurd te worden naar de regionale brandweer; daar worden de nieuwe gegevens verwerkt en worden de gewijzigde bladzijdes aan alle bezitters van het rampbestrijdingsplan toegestuurd.

Wijzigingen rampbestrijdingsplan

Bladzijde(s) waarop de wijziging betrekking heeft:

.....

Oude gegevens:.....

.....

Nieuwe gegevens:.....

.....

Wanneer gaat de wijziging in:.....

Wijziging doorgegeven door:.....(organisatie) Naam:.....

Opsturen naar:

Veiligheidsregio Midden- en West Brabant
 t.a.v. Domein Crisisbeheersing – Informatiemanagement en Techniek
 Postbus 3208
 5003 DE Tilburg

N.b.: De eerste definitieve versie van een rampbestrijdingsplan heeft als versienummer 1. Tussentijdse wijzigingen worden als 1a, 1b, etc. aangeduid. Bij een herziening wordt in de 2 serie doorgenummerd.

Bijlage 8. Samenstelling projectgroep vernieuwen rampbestrijdingsplan**Gemeenten**

Reina Timmermans

Ambtenaar Openbare Orde en Veiligheid gemeente Woensdrecht

Jeroen Vermeer

Ambtenaar rampenbestrijding gemeente Gilze en Rijen

Brandweer Midden en West Brabant

Wilbert Kleijer, namens de Veiligheidsregio MWB

Johan van Zuijlen, Adviseur Incident Bestrijding

Rinze Barreveld, hoofd werkdomein operationele voorbereiding cluster West

Vliegbasis Woensdrecht

Kees Donker, Commandant Brandweer Vliegbasis

Vliegbasis Gilze-Rijen

Wijnand Klein, Commandant Brandweer Vliegbasis

Peter Weiler, Calamiteiten coördinator DHC

Politie Midden- en West Brabant

Henk Hoekstra

Koninklijke Marechaussee (KMar)

Harald van den Elshout

GHOR

Toine van Peer, Senior Stafmedewerker operationele planvorming GHOR Midden- en West-Brabant

Jurgen van Boekel,

Gemeenschappelijke Meldkamer

Dina van der Aart

Defensie Liaison Veiligheidsregio

Jarl Ernstsen

Bijlage 9. Vaststellingsformulier**Vaststellingformulier Rampbestrijdingsplan vliegbasis Gilze-Rijen en Woensdrecht**

Het Algemeen Bestuur van de Veiligheidsregio Midden- en West-Brabant ;

Gelet op artikel 17, eerste lid van de Wet veiligheidsregio' en artikel 6.2.1, 6.2.3 en 6.2.4 van het het Besluit veiligheidsregio's;


Besluit:

- I. Vast te stellen het Rampbestrijdingsplan vliegbasis Gilze-Rijen en Woensdrecht (versie november 2015);
- II. Te bepalen dat dit rampenbestrijdingsplan in werking treedt met ingang van de eerste dag na bekendmaking in het Blad gemeenschappelijke regeling;
- III. Dit rampbestrijdingsplan moet worden herzien binnen vier jaar na de bekendmaking in het Blad gemeenschappelijke regelingen.

Aldus besloten op 5 november 2015 te Oosterhout,

Namens het Algemeen Bestuur van de Veiligheidsregio Midden- en West-Brabant,

de voorzitter,



dhr. mr. P.G.A. Noordanus

de secretaris,



dhr. N. van Mourik