RAMPBESTRIJDINGSPLAN: Vliegbases Gilze-Rijen en Woensdrecht

Vaststellingsdatum: 14/12/2023 **Revisiedatum:** 15/04/2025
Versie: 2.3
Planeigenaar: Veiligheidsregio Midden- en West-Brabant

TOEPASSING EN REIKWIJDTE RBP

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

OPERATIONELE COÖRDINATIE

• Brandweer:

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

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

• Politie/KMar:

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

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

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

• Multi- disciplinair:

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

BEZETTING COÖRDINATIENIVEAUS

Coö-niveau	Locatie	Bezetting Defensie
CoPI / GRIP 1	MCU, bij voorkeur bij brw.kazerne luchthaven	Liaison Vliegbasis/OSC OVD-P (KMar).
ROT / GRIP 2	Regionaal Coördinatie Centrum Emplacement 2, Bergen op Zoo	Piketfunct. KMar Vertegenwoordiger Vliegbasis conform bedrijfsnoodplan
GBT / GRIP 3	Gemeentehuis van betrokken gemeente	Piketfunct. KMar. Vertegenwoordiger Vliegbasis conform bedrijfsnoodplan
RBT / GRIP 4	Opkomstlocatie wordt aangegeven bij alarmering	Piketfunct. KMar. Vertegenwoordiger Vliegbasis conform bedrijfsnoodplan

RELEVANTE NASLAGWERKEN

- MIK luchtvaartongevallen
- Bestuurlijke Netwerkkaarten. ***Netwerkkaart 19/26 en Bevoegdhedenschema 16/23*** – Defensie en luchtvaart
- ***Handreiking Crisisbeheersing op Luchthavens***
- Bedrijfsnoodplan Vliegbasis Woensdrecht / Vliegbasis Gilze-Rijen (via liaison beschikbaar)
- ***Regionaal Crisisplan***
- Repressief handboek, hoofdstuk Vliegtuigongeval bestrijding
- ***Nationaal Crisisplan luchtvaartongevallen burgerluchtvaart***

ALARMERING EN MACHTIGING

Aanvullende alarmering door AC Vliegbases

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

Machtigingen

De primaire organisaties en functionarissen binnen de luchthavens, belast met alarmering naar externe instanties zijn:

1. Centralist Alarmcentrale Vliegbasis
2. OSC / Bevelvoerder van Dienst
3. Onderdeels Coördinatie Centrum (OCC)

De interne bedrijfsnoodplannen van de luchthavens beschrijven welke andere functionarissen gemachtigd worden.

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

Brw	GHOR	Pol/KMar	Bases	Aanv. OVD	CACO
Peloton	2 ambu	OVD-en	Minimaal 1* Crashtender	GHOR/BZ	Overwegen GRIP

- Verdere op- en afchaling op basis van beeldvorming n.a.v. het uitvraagprotocol.
- Een risicovolle voorzorgslanding wordt gemeld conform maatscenario 1,3 of 5.

* Voor minimale slagkracht Bases Brandweer zie EASA (regulation (EU) No 139/2014): AMC3 ADR.OPS.B.010 Rescue and Firefighting Services

UITVRAAGPROTOCOL OC-B – AC VLIEGBASES

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

- Type toestel;
- Persons on Board (POB) en toestand van inzittenden;
- Waar op de luchthaven heeft de crash plaats gevonden / Kwadrant duiding op kaart;
- Welke toegangspoort (adres) moet worden gebruikt door aanrijdende eenheden;
- Munitie of springstoffen betrokken (Zo ja, overweeg extra water)

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

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

TOEGANKELIJKHEID EN MOBILITEIT

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

SCENARIO'S

- Op luchthavens werkt men met scenario's om het te verwachten incident te beschrijven. Scenario's zijn gebaseerd op het aantal inzittenden. De initiële alarmering van de hulpdiensten zal in eerste instantie niet anders zijn, maar het helpt in de chaosfase om inzicht te verkrijgen in het te verwachten aantal slachtoffers. Zolang het uitvraagprotocol niet volledig is doorlopen kunnen de hulpdiensten desgewenst hun eigen op-/afschaling inrichten op basis van deze scenario's.
- Onder scenario 0 wordt verstaan: de voorzorgslanding (Standby Call) van een luchtvaartuig of alle (kleine) ongevallen met een luchtvaartuig waarbij de luchthavenbrandweer geen assistentie nodig heeft. Bij ieder incident waarbij de dienstdoende bevelvoerder of OSC inschat dat assistentie benodigd is, wordt direct opgeschaald naar scenario 1, 3 of 5 (Crash Call). Vanwege het open zicht op de vliegbasis kunnen incidenten die zelfstandig door luchthavenbrandweer 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.
- Alarmering Grondincident: Een incident op of rond het banenstelsel waarbij geen sprake is van een start of landing en er direct contact is met de grond. Of een laag energetisch incident (andere incidenten dan luchtvaartuig gerelateerd) dat in principe door de vliegbasisbrandweer met basis brandweeroptreden afgehandeld kan worden. Indien dit in het zicht van omstanders buiten de vliegbasis geschiedt, dan kan het OCB hierover geïnformeerd worden om eventuele meldingen af omstanders af te vangen. Evt. opschaling conform standaard procedures. **LET OP: Scenario's zijn NIET representatief voor een GRIP opschaling!!**

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

MUNITIE

De vliegbasisbrandweer beschikt dagelijks over de actuele opslaggegevens van munitie. Bij een incident zal deze via de AC vliegbasis gedeeld worden met nood- en hulpdiensten (evt. via het OCB).

GEMEENTELIJKE AFSTEMMING DEFENSIE

Taakorganisatie Gemeente	Defensie	Aandachtspunten
• **Crisiscommunicatie** **Woensdrecht** Email: Tel: **Gilze en Rijen** Email: Tel:	De luchthavens werken in aanvang middels een één loket gedachte, namelijk het Onderdeels Coördinatie Centrum (OCC). Op basis van (interne/externe) behoefte zullen processen decentraal weggezet worden. **OCC Gilze-Rijen** Tel: Email: **OCC Woensdrecht** Tel: Email: **OPSCent (meldkamer)KMar** Tel: Email:	Defensie maakt voor informatie en communicatie o.a. gebruik van interne media: Website: ***www.luchtmacht.nl*** Twitter: @VlbWoensdrecht, @VlbGilzeRijen en @dhcluchtmacht Het overkoepelende twitteraccount: @Kon_luchtmacht Zorg voor "één bron, één boodschap!"
• **Publieke zorg** **Woensdrecht** Email: Tel: **Gilze en Rijen** Email: Tel:		Opvanglocaties zijn op defensieterreinen voorhanden. De coördinator (TL opvang TO PZ) van de gemeente kan zich in overleg begeven naar de vliegbases. Registratie wordt in beginsel door defensie opgestart. Bij veel burgers overweeg SIS (opdracht via ACBZ)
• **Omgevingszorg** **Woensdrecht** Email: Tel: **Gilze en Rijen** Email: Tel:		Bevoegd gezag op defensie terreinen is het ministerie van IenW met als toezichthouder de inspectie Leefomgeving en Transport.
• **Nafase** **Woensdrecht** Email: Tel: **Gilze en Rijen** Email: Tel:		Geen afwijking op standaard • **Overige email adressen** **Gilze en Rijen** Ondersteuning: HTO: GBT:

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

Kaartmateiaal Vliegbases (zone 1). Kaarten zijn digitaal terug te vinden in BOI, OIV, LCMS en VIK

Overig kaartmateriaal (grote bestanden t.b.v. betere details) is o.a. terug te vinden in de voorgenoemde systemen

Kaartmateriaal bewust weg gelaten

NOOD COMMUNICATIE VOORZIENING (NCV)	Nr.
Gemeente Gilze en Rijen - fax	
Gemeente Woensdrecht - fax	
Vliegbasis Woensdrecht - Brandweer	
Vliegbasis Woensdrecht Onderdeels Coördinatie Centrum (OCC)	
Vliegbasis Gilze-Rijen Brandweer	
Vliegbasis Gilze-Rijen Crisis Management Team	
GEMEENSCHAPPELIJKE MELDKAMER	**Nr.**
Ambulance	
Brandweer	
Politie	
CaCo fax	
REGIONAAL COÖRDINATIE CENTRUM (RCC)	**Nr.**
ROT - fax	
RBT - fax	
Sectie Bevolkingszorg	
Sectie Brandweer	
Sectie GHOR	
Sectie / SGBO Politie - fax	
SGBO HIN Politie	
SGBO HOPS/HBB/HON/Communicatie - telefoon + fax - fax t.b.v. SGBO HIN	
PROVINCIE	
Kabinet CdK Brabant	
Kabinetschef CdK Brabant	
Crisisruimte Kabinet CdK Brabant - fax	
ZIEKENHUIZEN	
Bergen op Zoom Bravis Ziekenhuis - fax	
Breda Amphia Ziekenhuis (Molengracht)	
Roosendaal Bravis Ziekenhuis	
Tilburg ETZ Elisabeth - Receptie	
Tilburg ETZ Tweesteden - Receptie	

Uitgangspunten RBP Vliegbases:

Voor het Rampbestrijdingsplan geldt dat ‘specifiek voor algemeen' gaat. Dit betekent dat allereerst de in het Rampbestrijdingsplan beschreven maatregelen en organisatie toegepast moeten worden. Voor sommige processen is het gestelde in het Regionaal Crisisplan of relevante deelplannen afdoende. Het Rampbestrijdingsplan moet dan ook te allen tijde tezamen met het Regionaal Crisisplan en deelplannen worden gebruikt. De MIK Luchtvaartongevallen geeft daarnaast meer inzage in de basisvereisten crisisbeheersing en een netwerkanalyse.