

*Het crisisbeheersplan Luchthaven Eindhoven bestaat uit twee delen; het organisatorisch en het operationeel deel. In het organisatorisch deel (openbaar) staan hoofdstuk 1 en 2. In het operationeel deel (vertrouwelijk) staan hoofdstuk 3 t/m 16.
Voor u ligt het organisatorisch deel (openbaar).*

Crisisbeheersing

Onderwerp
CBP Luchthaven Eindhoven

Datum
01 december 2023

Proceseigenaar
Afdeling Crisisbeheersing

Versie
3.1

Status
Definitief

Evaluatiedatum
16 december 2024

Ons kenmerk
CB/CBPLE

Crisisbeheersplan

Luchthaven Eindhoven

(Air Mobility Command Eindhoven – Eindhoven Airport N.V.)

Organisatorisch deel (openbaar)

Colofon

Opdrachtgever
Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost

Versie
Definitief

Auteur(s)

[REDACTED]

Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost / Crisisbeheersing

[REDACTED]

Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost / Brandweer

[REDACTED]

Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost / Brandweer

[REDACTED]

Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost / GHOR

[REDACTED]

Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost / Bureau Bevolkingszorg

[REDACTED]

Politie, eenheid Oost-Brabant

[REDACTED]

Openbaar Ministerie

[REDACTED]

Gemeente Eindhoven

[REDACTED]

Eindhoven Airport N.V.

[REDACTED]

Air Mobility Command Eindhoven

[REDACTED]

Koninklijke Marechaussee

[REDACTED]

Koninklijke Marechaussee

[REDACTED]

Koninklijke Marechaussee

Eindredactie

[REDACTED]

Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost / Crisisbeheersing

[REDACTED]

Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost / Brandweer

[REDACTED]

Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost / Brandweer

[REDACTED]

Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost / Crisisbeheersing

Eindredactie versie 3.1

[REDACTED]

Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost / Crisisbeheersing

Inhoudsopgave

1	Organisatorisch deel.....	4
1.1	Inleiding.....	4
1.1.1	Leeswijzer	4
1.1.2	Achtergrond.....	5
1.1.3	Doel, functie en inhoud van het plan	5
1.1.4	Basis van het plan	6
1.1.5	Afbakening van het plan.....	6
1.1.6	Toepassingsgebied crisisbeheersplan	7
1.1.7	Betrokken diensten.....	8
1.1.8	Vaststelling	9
1.1.9	Oefenprocedure	9
1.2	Vaststellingsbesluit.....	9
1.3	Bedrijfsgegevens.....	11
1.3.1	Bedrijfsgegevens	11
1.3.2	Kenmerken luchthaven Eindhoven	11
1.3.3	Calamiteitenplannen.....	13
1.3.4	Veiligheidsregels op de luchthaven	13
1.3.5	Actiecentra op de Luchthaven EHV.....	13
	Bijlagen	16
Bijlage A:	Wettelijk kader en documentatie	17
Bijlage B:	Afkortingenlijst.....	18
Bijlage C:	Begrippenlijst	20
Bijlage D:	Verzendlijst	21

1 Organisatorisch deel

1.1 Inleiding

1.1.1 Leeswijzer

Het crisisbeheersplan Luchthaven Eindhoven (hierna CBP) bestaat uit een organisatorisch en een operationeel deel.

Hoofdstuk 1 bevat een algemene en inleidende paragraaf, waarin het doel, functie en inhoud van het plan worden geschetst. Daarnaast beschrijft dit deel de uitgangspunten van het CBP en is een korte beschrijving opgenomen van het toepassingsgebied.

Hoofdstuk 2 bevat de bijlagen, waaronder een afkorting-, begrippen- en verzendlijst.

In hoofdstuk 3 (in het operationeel deel) staan de scenario's voor (verwachte) luchtvaartongevallen en grondincidenten beschreven. Dit wordt in dit CBP als rampbestrijdingsplan (RBP) aangeduid conform art. 6.2.1 Besluit veiligheidsregio's. Het RBP is dus een onderdeel van dit crisisbeheersplan. De overige, inhoudelijke informatie staat beschreven het operationele, vertrouwelijke, deel.

Als in het CBP naar het onderdeel RBP wordt verwezen, dan betreft dat alleen de scenario's onder het incidenttype (verwachte) luchtvaartongevallen. De uitbreiding van dit plan met de scenario's luchtvaartongeval op afstand, infectieziekten, extreem geweld en het incidenttype met effect op OOV maakt dat naar dit plan als geheel wordt verwezen als het CBP.

Het operationeel deel van dit crisisbeheersplan (vertrouwelijk) bevat de onderstaande incidenttypen met de daaronder vallende scenario's en bijbehorende opstartmodellen:

- (verwachte) luchtvaartongevallen. Hierin is ook opgenomen 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. Hierin is ook opgenomen wie verantwoordelijk is voor de advisering bij en bestrijding van de infectieziekte;
- een melding/constatering dat er sprake is van extreem geweld aan boord van een vliegtuig en/of op de Luchthaven EHV. In verband met de vertrouwelijkheid van opsporingstechnieken wordt volstaan met een korte procesbeschrijving hoe te handelen bij extreem geweld. Onder het incidenttype extreem geweld vallen de scenario's amok, bommelding/explosie en kaping/gijzeling;
- een melding/constatering dat er sprake is van een incidenttype waarbij er effecten optreden op het gebied van openbare orde en veiligheid. Dit incidenttype kan ook ontstaan als gevolg van een van de bovenstaande incidenttypen maar kan ook een andere oorzaak hebben.

Daarnaast zijn in het operationeel deel coördinatiekaarten, een plattegrond, specifieke aandachtspunten per scenario en de telefoonlijst opgenomen.

Alle hoofdstukken uit het organisatorisch deel zijn openbaar. Alle hoofdstukken uit het operationeel deel, inclusief de coördinatiekaarten, telefoonlijsten en plattegronden, zijn op grond van artikel 5.1, Wet open overheid niet openbaar.

1.1.2 Achtergrond

Het CBP omvat de organisaties Air Mobility Command (AMC) en Eindhoven Airport N.V. (EA). In het plan wordt een duidelijk onderscheid gemaakt dat het AMC de militaire organisatie betreft die opereert op Vliegbasis EHV (hierna "Vliegbasis EHV"). In het plan wordt zoveel mogelijk de term Vliegbasis EHV, wanneer het over het militaire deel gaat, gebruikt. Indien enig onderdeel in dit CBP zich zou beperken tot één van beide gebruikers, dan wordt dat expliciet aangegeven.

De Wet veiligheidsregio's (Wvr) verplicht het bestuur van de veiligheidsregio tot het vaststellen van een rampbestrijdingsplan voor de bestrijding van vliegtuigongevallen op en nabij luchtvaartterreinen die op grond van Aeronautical Information Publication en Annex 14 van de International Civil Aviation Organisation zijn ingedeeld in brandrisicoklasse 3 of hoger en de daarmee vergelijkbare militaire luchtvaartterreinen.

Vliegbasis EHV is een militair luchtvaartterrein met structureel civiel medegebruik door EA. Voor de Vliegbasis geldt een brandrisicoklasse 8¹. 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 Vliegbasis. Ter beeldvorming van de brandrisicoklasse van Luchthaven EHV vindt u hieronder een overzicht waarin ook een aantal andere Nederlandse luchthavens opgenomen zijn:

Type	Gemeente	Klasse	Voorbeeld luchthaven
Nationaal	Haarlemmermeer	10	Amsterdam Airport Schiphol
Militair / civiel medegebruik	Eindhoven	8	Luchthaven Eindhoven
Regionaal	Rotterdam	7	Rotterdam The Hague Airport
Militair	Uden	6	Vliegbasis Volkel
Regionaal	Lelystad	5	Lelystad Airport
Klein civiel	Cranendonck	3	Kempen Airport

1.1.3 Doel, functie en inhoud van het plan

Het doel van het CBP is het verzorgen van een gecoördineerde bestrijding van een incident als beschreven in het operationeel deel volgens een inzetscenario dan wel volgens vooraf vastgestelde procedures.

Alle incidenttypen en de daaronder vallende scenario's zijn uitgewerkt in afstemming met de calamiteitenplannen van EA en AMC.

In het bijzonder voor de scenario's amok en bommelding/explosie is de uitwerking in dit crisisbeheersplan beperkt en wordt verwezen naar de uitwerking in de calamiteitenplannen van EA en AMC. Voor beide scenario's zijn ook procedures opgesteld door de politie en Koninklijke Marechaussee (Kmar).

Het CBP is een werkdocument waarin de alarmering, opschaling en inzet van de parate diensten in de 1^e fase vastgelegd zijn en kan ook een rol spelen in een verder stadium van het incident. Het CBP is in eerste aanleg bestemd voor de parate diensten en operationele functionarissen in de crisisbeheersing en rampenbestrijding.

Met de vaststelling van dit CBP is een nieuwe stap gezet naar een kwaliteit verhogende aanpak van de calamiteitenbestrijding bij genoemde incidenten op de Luchthaven EHV.

¹ Bron: Nederlandse variant van het Aeronautical Information Publication (AIP).

1.1.4 Basis van het plan

Middels dit CBP is geprepareerd op diverse incidenttypen. Onder de verschillende categorieën van incidenttypen kunnen verschillende scenario's vallen. Voor deze scenario's is de preparatie uitgewerkt in één van de twee onderstaande vormen:

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

Het CBP is hoofdzakelijk opgebouwd dat het scenario bepalend is voor de invulling voor de hulpverleningsvraag.

Bijvoorbeeld een crash waaraan een vast hulpverleningspotentieel gekoppeld zit.

Aan de hand van een scenario is het eenvoudiger voor te stellen wat er mis kan gaan en op basis daarvan keuzes te maken in de benodigde capaciteit. In dit CBP zijn, rekening houdend met kengetallen van incidenten die (inter)nationaal hebben plaatsgevonden, scenario's bepaald met betrekking tot de (verwachte) luchtvaartongevallen.

Een scenario is geen "worst case scenario" maar moet worden gezien als het meest waarschijnlijke scenario dat op de Luchthaven zou kunnen plaatsvinden. Bij een scenario wordt door de operationeel leidinggevende(n) een inschatting gemaakt of het incident overeenkomt met de hulpvraag die gekoppeld is aan het gehanteerde scenario. Op basis van de werkelijke situatie kan zowel op inzet operationele eenheden van de hulpdiensten als op coördinatie niveau worden op- of afgeschaald.

De uitwerking van de scenario's evenals een uitleg van de verschillen tussen een verwacht luchtvaartongeval en een luchtvaartongeval zijn opgenomen in het operationeel deel. De wettelijk kaders zijn gebaseerd op de in hoofdstuk 2, bijlage A vermelde wet- en regelgeving en procedures.

Daarnaast is het incidenttype 'effect op OOV' toegevoegd waarbij niet de oorzaak maar het effect leidend is. Bijvoorbeeld grootschalige onrust in de terminal van EA, ongeacht welke oorzaak hiertoe geleid heeft.

1.1.5 Afbakening van het plan

In het plan zijn, indien van toepassing, opgenomen de uitzonderingen op de reguliere wijze van optreden, de specifieke informatie aangaande het proces opstarten van dit crisisbeheersplan en coördinerende bepalingen. Per scenario is de basisinzet bij alarmering van de operationele eenheden in dit plan opgenomen. De inzet van extra operationele eenheden is niet opgenomen omdat die inzet afhankelijk is van de feitelijke situatie.

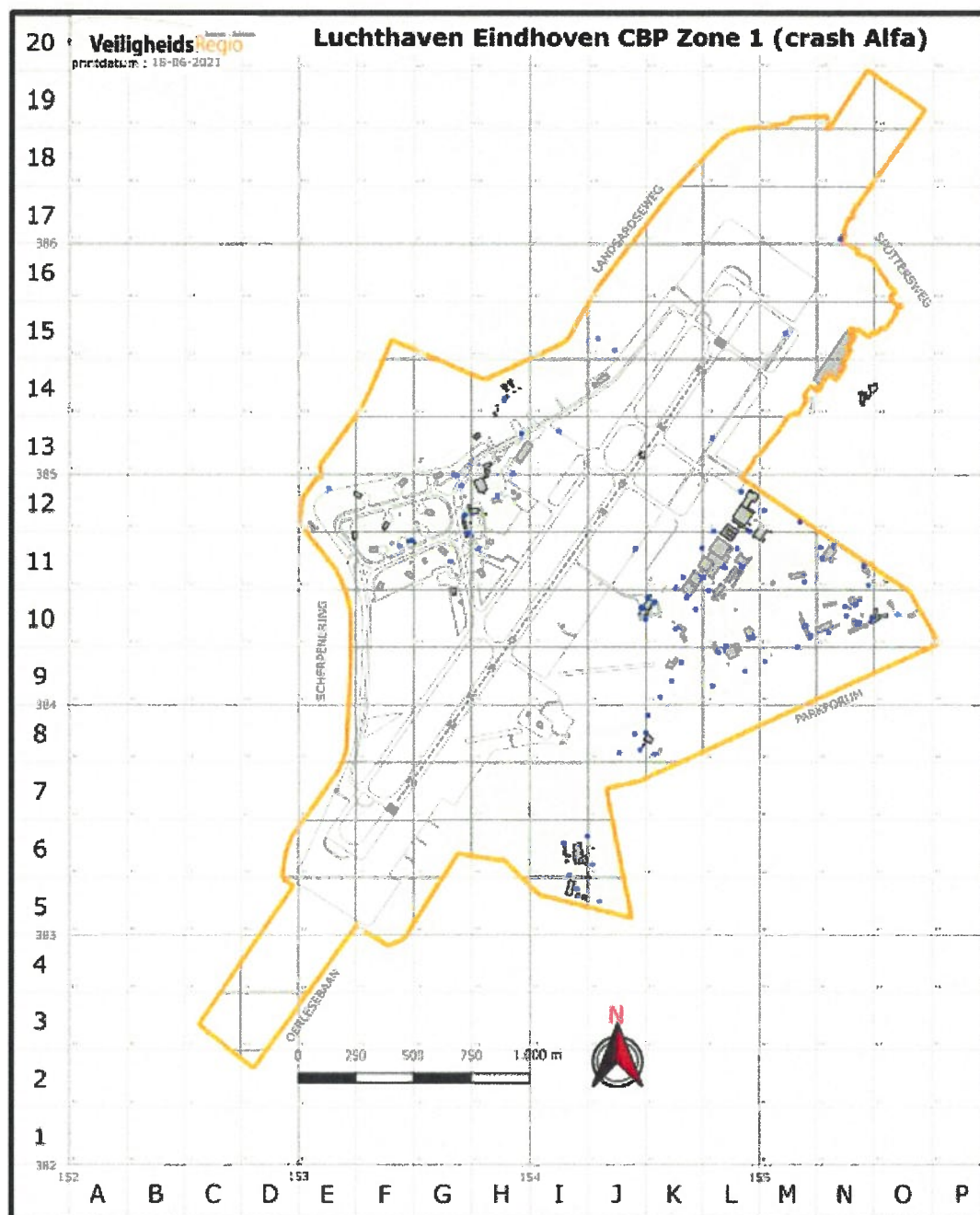
Niet opgenomen zijn alle bepalingen die al beschreven zijn in het vigerende Regionaal Crisisplan, de Gecoördineerde Regionale Incidentenbestrijdings Procedure (GRIP), dan wel in enig ander document dat voor de Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost (VRBZO) leidend is bij (onderdelen van de) crisisbeheersing 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 in het CBP zijn de monodisciplinaire taken, verantwoordelijkheden en reguliere werkprocessen die alleen voor de betrokken discipline van belang zijn.

1.1.6 Toepassingsgebied crisisbeheersplan

Het CBP van Luchthaven Eindhoven is van toepassing op het gehele gebied dat binnen de hekken van het luchthaventerrein valt, inclusief 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 van het CBP wordt voor (verwachte) luchtvaartongevallen op het gebied aangeduid als zone 1 of als Crash Alpha gebied (militaire benaming). Enkel binnen dit gebied is het CBP dus van toepassing. Al het gebied wat buiten de grenzen van het toepassingsgebied valt, wordt voor luchtvaartongevallen aangeduid als 'buiten luchthaventerrein'.



Figuur 1: Toepassingsgebied van het CBP binnen de oranje lijnen

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 crisisbeheersplan van toepassing als voorbereiding op tactische processen.
- Luchtvaartongeval buiten luchthaventerrein waarvan de melding als eerste bij de luchtverkeersleiding (LVL) van Luchthaven EHV binnenkomt: Vooral 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 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 dus het CBP wordt geactiveerd en vervolgens een luchtvaartongeval (crash) plaatsvindt buiten luchthaventerrein, wordt daarbovenop het coördinatieplan *luchtvaartongeval buiten luchthaventerrein* geactiveerd, om te zorgen dat de juiste operationele eenheden worden gealarmeerd.

Dit CBP richt zich dus op Luchthaven EHV als object en geografisch afgebakend zoals in 1.1.6 beschreven. Echter zijn de samenwerkingsafspraken met de Vliegbasis EHV en alarmeringsprocessen zo ingericht dat mocht een toestel buiten het luchthaventerrein crashen, altijd gekeken wordt of de luchthavenbrandweer ondersteuning kan bieden. Inzet is afhankelijk van het wel of niet sluiten van de luchthaven en het verkeersaanbod. De luchthavenbrandweer richt zich primair op brandbestrijding en niet op redding. Er kan altijd om bijstand gevraagd worden in de vorm van expertise.

1.1.7 Betrokken diensten

Dit plan is integraal binnen een projectstructuur opgesteld door alle bij de bestrijding betrokken diensten:

- Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost;
 - Crisisbeheersing
 - Brandweer
 - GHOR
 - Bureau Bevolkingszorg
- Gemeente Eindhoven;
- GGD Brabant-Zuidoost;
- Politie: eenheid Oost-Brabant;
- Koninklijke Marechaussee;
- Air Mobility Command Eindhoven;
- Eindhoven Airport N.V.

Dit zijn in eerste aanleg ook de gebruikers van het plan.

Als directe ketenpartner in de planvorming zijn de diverse luchtvaartmaatschappijen die vliegen op EA nog niet meegenomen. Bij een incident wordt de betrokken luchtvaartmaatschappij wel verzocht om te participeren als volwaardige ketenpartner 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.

1.1.8 Vaststelling

Het CBP valt onder de Algemene wet bestuursrecht (Awb) en conform die wetgeving moet het plan ter inzage zijn gelegd en te worden vastgesteld. Omdat het operationeel deel aan veranderingen onderhevig is, kan indien de informatie daartoe aanleiding geeft, in opdracht van de directeur Veiligheidsregio het operationeel deel tussentijds worden aangepast waarbij het CBP niet opnieuw wordt vastgesteld. Hiermee wordt voorkomen dat bij geringe aanpassingen de operationele inzet moet wachten op het vaststellingstraject, wat kan leiden tot een minder efficiënte bestrijding. De gevolgde vaststellingsprocedure is beschreven in de Awb.

1.1.9 Oefenprocedure

Het bestuur van de veiligheidsregio verzorgt met passende tussenpozen, doch tenminste eenmaal per twee jaar een multidisciplinaire stafoefening waarbij het CBP wordt getoetst op juistheid, volledigheid en bruikbaarheid. Eén maal per vier jaar vindt er een multidisciplinaire oefening van staf en operationele eenheden plaats. Het bestuur van de veiligheidsregio neemt het initiatief voor de beoefening van het crisisbeheersplan. Bij de oefeningen wordt ook het Calamiteiten-Bedrijfsnoodplan (CBNP) van AMC en het calamiteitenplan van EA beoefend. Naast de minimale verplichting wordt intensief contact onderhouden tussen de veiligheidsregio en betrokken partners op de luchthaven en worden ook monodisciplinaire oefeningen georganiseerd.

1.2 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) vliegtuigongevallen 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 er 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 1.1.6 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;

BESLUIT:

- I. vast te stellen het onderhavige crisisbeheersplan Luchthaven Eindhoven;
- II. te bepalen dat het operationeel deel tussentijds aangepast mag worden door de directeur Veiligheidsregio;
- III. te bepalen dat het crisisbeheersplan versie 3.0 op medio maart 2022, of zo veel eerder of later als de betrokken partijen voor de operationalisering overeengekomen zijn, in werking treedt;
- IV. dat bij inwerkingtreding van versie 3.0 van het crisisbeheersplan Luchthaven Eindhoven, versie 2.1 vastgesteld op 28 maart 2019 wordt ingetrokken.

Eindhoven,

De voorzitter van de Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost,

J.A. Jorritsma

1.3 Bedrijfsgegevens

1.3.1 Bedrijfsgegevens

- Air Mobility Command Eindhoven
Commando Luchtstrijdkrachten
Flightforum 1550
5657 EZ Eindhoven
- Eindhoven Airport N.V.
Luchthavenweg 13
5657 EA Eindhoven

1.3.2 Kenmerken luchthaven Eindhoven

Luchthaven EHV is een militair luchtvaartterrein en in gebruik bij defensie als vliegbasis. Daarnaast maakt EA als civiele partner gebruik van de luchthaven.

Vliegbasis EHV heeft een brandrisicoklasse 8 op basis van de in theorie benodigde bluscapaciteit voor het grootste type vliegtuig dat op de Luchthaven normaliter landt. Incidenteel kan een vliegtuig behorende tot de brandrisicoklasse 9 en 10 gebruik maken van de luchthaven. In dat geval wordt de brandrisicoklasse tijdelijk verhoogd en kan een groter toestel gebruik maken van de luchthaven.

Air Mobility Command

Het AMC levert als beheerder van het luchthaventerrein de LVL, luchthavenbrandweer, meteo, luchttransport en airrefuelling capaciteit. Het AMC stelt een deel van het luchthaventerrein beschikbaar voor civiel medegebruik. Het AMC ondersteunt 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. Toch wordt in het pan vaak gesproken over de Vliegbasis EHV, daar het een grote naamsbekendheid heeft.

Eindhoven Airport

Het civiele medegebruik wordt uitgevoerd door EA dat ruimte biedt aan vliegtuigmaatschappijen voor het uitvoeren van charters, lijndiensten en general aviation vanaf dit vliegveld. Met ca. 6,2 miljoen passagiers in 2018 is EA, wat reizigers betreft, het grootste regionale vliegveld in Nederland. De aandeelhouders van EA zijn: Schiphol Group, gemeente Eindhoven en Provincie Noord-Brabant.

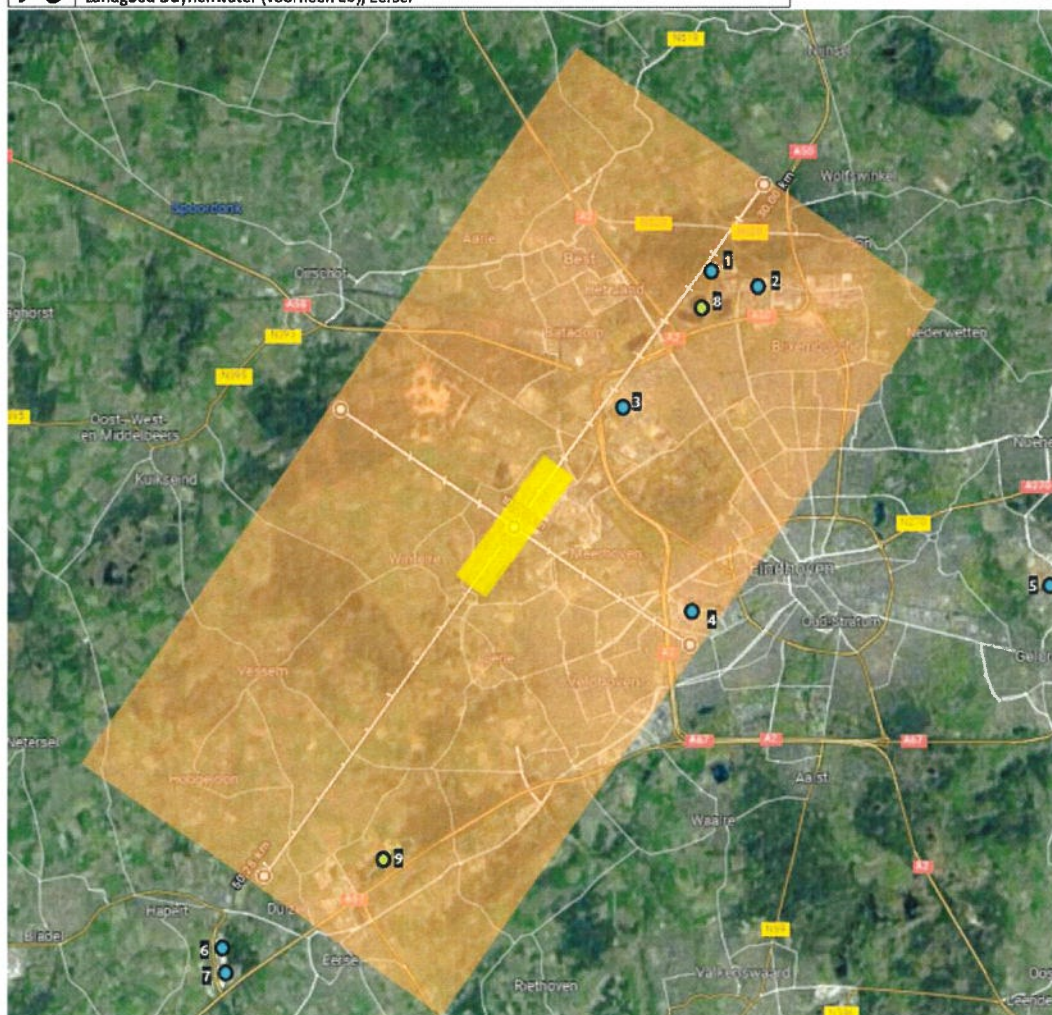
EA ligt aan de westzijde van Eindhoven, tussen Best en Veldhoven en biedt in de terminal een volwaardig, publiekelijk toegankelijk winkelaanbod, is 7 dagen per week geopend. Na de security check bevindt zich nog een winkel, welke alleen te bezoeken is voor de passagiers na het passeren van de security check. In de terminal van EA zijn dagelijks gemiddeld 2.500 mensen (bezoekers en werknemers) aanwezig. Naast EA bevindt zich Tulip Inn; een drie sterren airport hotel met 120 kamers.

Omgeving

Direct naast EA bevindt zich Flight Forum, een gemengd bedrijventerrein dat zich kenmerkt door steeds meer 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.

In de omgeving van het luchthaventerrein bevinden zich binnen een vierkant van 10 km rondom de start-landingsbaan een aantal BRZO² bedrijven en grote recreatieterreinen.

BRZO bedrijven	
1	Rendac, Son en Breugel
2	Imperial Logistics, Son en Breugel
3	Linde Gas, Eindhoven
4	Air Liquide, Eindhoven
5	Renewi, Geldrop
6	Diffutherm, Hapert
7	MS Schippers, Hapert
Recreatie	
8	Recreatiecentrum Aquabest, Best
9	Landgoed Duynenwater (voorheen E3), Eersel



Figuur 2: Omgeving Luchthaven Eindhoven

² Besluit Risico's Zware Ongevallen

1.3.3 Calamiteitenplannen

Het AMC (Vliegbasis EHV) heeft een CBNP. Dit bedrijfsnoodplan bevat naast voorstelbare calamiteitenscenario's, een volledige set tekeningen van gebouwen en installaties met aanduiding van de lokale noodvoorzieningen zoals vluchtwegen. Het plan is in beheer van en wordt onderhouden door het AMC.

Vliegbasis EHV kent een luchthavenbrandweer ingericht conform de eisen van de International Civil Aviation Organisation. Zij zijn in staat bluscapaciteit voor brandrisicoklasse 8 en hoger te leveren.

EA heeft een calamiteitenplan. Dit bevat 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. Het plan is in beheer van en wordt onderhouden door EA.

Het calamiteitenplan van EA en het CBNP van het AMC zijn beiden opgenomen in het landelijk crisismanagement systeem (LCMS) en daar gekoppeld aan dit crisisbeheersplan.

De inhoud van de plannen is inhoudelijk op elkaar afgestemd en sluiten aan bij dit crisisbeheersplan. Bij de jaarlijkse update van het CBP vindt een controle plaats op congruentie met genoemde calamiteitenplannen.

1.3.4 Veiligheidsregels op de luchthaven

Indien als gevolg van een calamiteit niet meer kan worden gestart of geland dan sluit de luchtverkeersleider de start- en landingsbaan voor alle vliegverkeer. Dit betekent dat al het vliegverkeer op en naar de Luchthaven EHV is stilgelegd. Dat wil niet zeggen dat er geen andere vliegbewegingen plaats kunnen vinden (denk aan overvliegend verkeer, helikopters). Het sluiten van de start- en landingsbaan is niet tijdsgebonden en kan ook van zeer korte duur zijn.

De calamiteitenroute op de Luchthaven EHV waar operationele diensten gebruik van mogen maken, wordt op de display (lichtkrant) bij de Kanaalpoort en de hoofdboort aangegeven. Daarnaast zal zoveel als mogelijk indien de situatie dat toelaat, begeleiding plaats vinden van de hulpdiensten. Wanneer de lichtkrant aangeeft dat het gebied vrij te betreden is, kunnen operationele diensten zich zelfstandig naar het plaats incident begeven.

1.3.5 Actiecentra op de Luchthaven EHV

De Luchthaven EHV kent twee soorten actiecentra. Voor het militaire deel van de Luchthaven EHV is dit het Crisis Management Team (CMT). Voor het civiele deel, EA, is dit de Commissie van Overleg (CVO).

Commissie van Overleg (CVO)

Wanneer er op EA een incident of calamiteit aanleiding geeft tot afstemming, wordt een CVO opgestart. De CVO kan ook worden opgestart zonder dat de regionale crisisorganisatie hierbij betrokken is. Enkele voorbeelden waarbij de CVO wordt opgestart zijn:

- Bij een ernstige verstoring van de bedrijfsvoering
- Grondincident
- Crash
- Brand
- Ongeval platform
- Kaping gijzeling

De CVO is verantwoordelijk voor het opstarten en aansturen van de crisisprocessen tijdens een calamiteit.

De luchthavenprocessen worden aangestuurd door de luchthavenvertegenwoordigers. De politieprocessen worden aangestuurd door de OvD-P KMar. De CVO als actiecentrum op de Luchthaven EHV richt zich daarnaast op ondersteuning van de hulpverlening (daar waar noodzakelijk) en daarnaast op effecten voor de continuïteit van de processen en op herstel van de verschillende bedrijfsprocessen op de luchthaven.

De CVO overlegt over de operationele processen van EA die getroffen worden door het incident en de opschaling. De CVO stelt de operationele informatie gevraagd en ongevraagd via de liaison EA ter beschikking aan het Commando Plaats Incident (CoPI) en/of het Regionaal Operationeel Team (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
- Koninklijke Marechaussee
- Plotter
- Vertegenwoordiger luchtvaartmaatschappij (optioneel)
- Vertegenwoordiger AMC (optioneel)
- Vertegenwoordiger douane (optioneel)
- Vertegenwoordiger overheidshulpdiensten (optioneel)

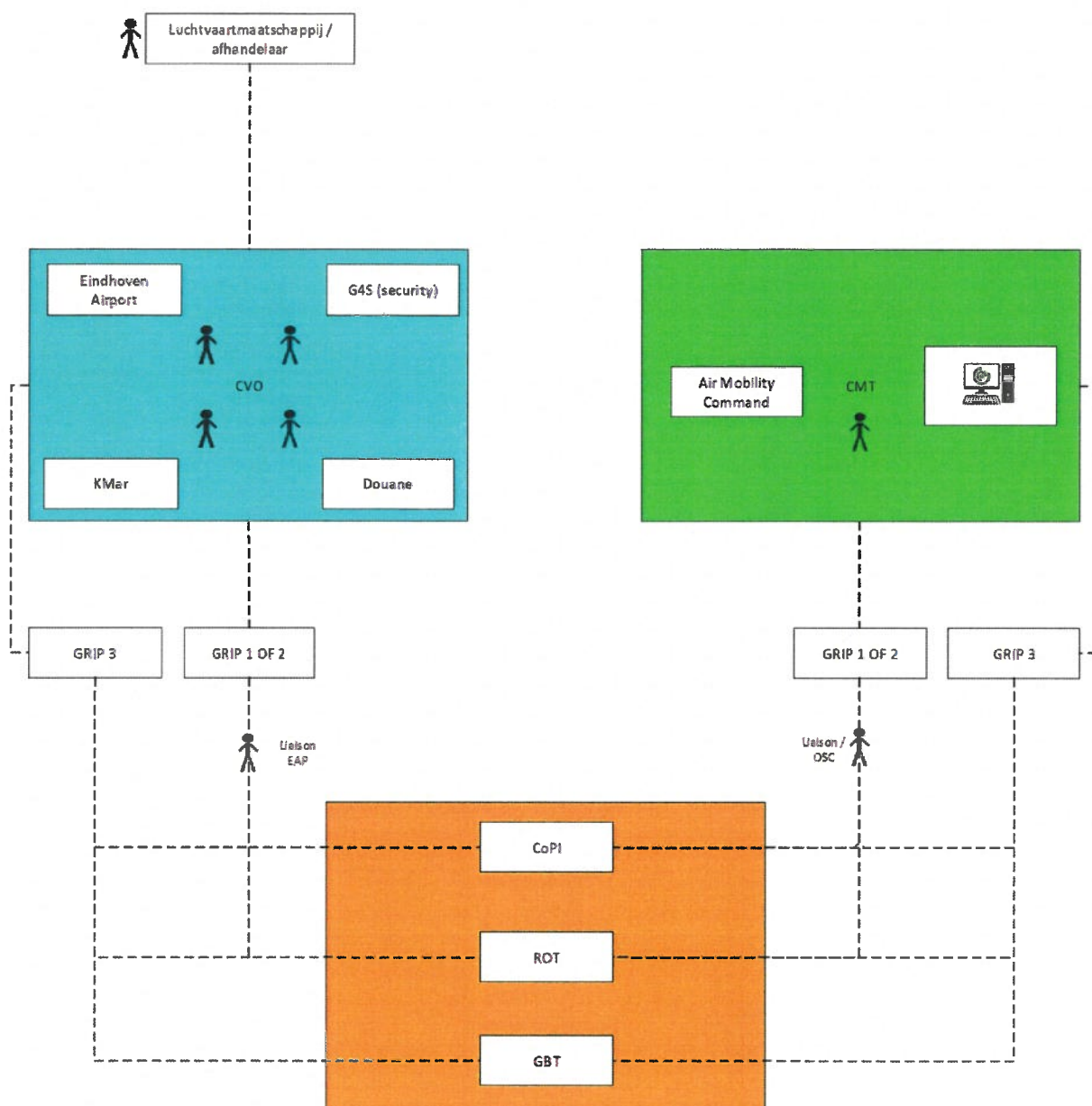
Als bij een GRIP 1 of 2 een CVO wordt opgestart, wordt dit gemeld via de liaison EA aan de leider COPI en/of aan de Regionaal Operationeel Leider van het ROT. Bij een opschaling naar GRIP 3³ wordt altijd een CVO opgestart. Het CVO heeft in sommige gevallen de bevoegdheid en de plicht om een deel van het CBP te activeren. In alle gevallen loopt deze activatie via de meldkamer.

Crisis Management Team (CMT)

Het CMT biedt ondersteuning aan de bestrijding en afhandeling van het incident met de haar ter beschikking staande middelen. Het CMT heeft de beschikking over leestoegang in LCMS en fungeert als een backoffice voor de liaisons van het AMC in het COPI, ROT en GBT.

Als bij een GRIP 1 of 2 een CMT wordt opgestart, wordt dit gemeld via de liaison (OSC van het AMC aan de hulpdiensten en van daaruit aan de leider COPI en/of aan de ROL. Bij een opschaling naar GRIP 3 wordt altijd op het AMC een CMT opgestart.

³ GRIP 3: COPI, ROT en GBT



Figuur 3: Opschalingslijn

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: Afkortingenlijst

AC-G	Algemeen Commandant GHOR
AGS	Adviseur Gevaarlijke Stoffen
AIP	Aeronautical Information Publication
AMC	Air Mobility Command
AOE	aanhoudings- en ondersteuningseenheid
AOM	Airport Operation Manager
ATB	Alarmeringssysteem Terrorismebestrijding
CACO	Calamiteitencoördinator meldkamer
CBP	Crisisbeheersplan Luchthaven Eindhoven
CBNP	Calamiteiten-Bedrijfsnoodplan
CLSK	Commando Luchtstrijdkrachten
CMT	Crisis Management Team
CoPI	Commando Plaats Incident
CTR	Controlled Traffic Region
CVO	Commissie van Overleg
DSI	Dienst Speciale Interventies
EA	Eindhoven Airport N.V.
EHV	Eindhoven
GBT	Gemeentelijk Beleidsteam
GGB	Grootschalige Geneeskundige Bijstand (<i>landelijk protocol</i>)
GGD	Gemeentelijke Gezondheidsdienst
GHOR	Geneeskundige Hulpverleningsorganisatie in de Regio
GRIP	Gecoördineerde Regionale Incidentenbestrijdings Procedure
HIN	Hoofd Informatievoorziening (politie / KMar)
HV	Hulpverleningsvoertuig
ICAO	International Civil Aviation Organisation
IZB	Infectieziektebestrijding
KLu	Koninklijke Luchtmacht
KMar	Koninklijke Marechaussee
LCP-L	Landelijk Crisis Plan Luchtvaartongevallen
LCMS	Landelijk Crisis Management Systeem
LFTO	Landelijk Forensische Team Opsporing
L-SGBO	Landelijke Staf Grootschalig Bijzonder Optreden
LVL	Luchtverkeersleiding Luchthaven Eindhoven
LVNL	Luchtverkeersleiding Nederland
Min BuZa	Ministerie van Buitenlandse Zaken
Min IenW	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Min J&V	Ministerie van Justitie en Veiligheid
MK (A-B-P)	Meldkamer Oost-Brabant, specifiek ambulance – brandweer – politie

MOB	Meldkamer Oost-Brabant
NCC	Nationaal Coördinatie Centrum
NCTV	Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid
NIPV	Nederlands Instituut Publieke Veiligheid
N.V.	Naamloze vennootschap
OC	Operationeel Centrum (Meldkamer Politie: eenheid Oost-Brabant)
OMT	Outbreak Management team
Opscent	Operations Centre (Meldkamer Koninklijke Marechaussee)
OOV	Openbare Orde en Veiligheid
OSC	On-Scene Commander
OvD B-G-P-BZ	Officier van Dienst Brandweer – GHOR – Politie - Bevolkingszorg
OvD-P KMar	Officier van Dienst Koninklijke Marechaussee
OvD RWS	Officier van Dienst Rijkswaterstaat
POB	Person(s) on board
POL	Politie
PSH	Psycho Sociale Hulpverlening
PVO	Protocol Verdachte Objecten
RBP	Rampbestrijdingsplan
ROL	Regionaal Operationeel Leider
ROT	Regionaal Operationeel Team
RV	Redvoertuig
SIS	Slachtoffer Informatie Systematiek
STH	Specialistisch Team Hulpverlening
TEV	Teamleider Explosieven Verkenning
TS	Tankautospuut
UO	Uitvoerings Overleg (NCTV)
VCZN	Verkeerscentrale Zuid Nederland
VRBZO	Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost
VRBN	Veiligheidsregio Brabant-Noord

Bijlage C: Begrippenlijst

POB (persons on board)	Totale aantal personen aan boord van een luchtvaartuig (passagiers + crew)
Crew	Personeel van een luchtvaartuig. Piloten, navigator, stewards en stewardessen
Luchthaven Eindhoven	Het volledige terrein binnen de hekken (Vliegbasis én Airport)
Vliegbasis Eindhoven	Volledige ruimte binnen de buitenhekken met uitzondering van de terminal en het civiele platform van Eindhoven Airport
Eindhoven Airport	De terminal en het civiele platform van Eindhoven Airport

Bijlage D: Verzendlijst

1. Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost
2. Gemeente Eindhoven
3. Provincie Noord-Brabant
4. Air Mobility Command Eindhoven
5. Eindhoven Airport N.V.
6. Meldkamer Oost-Brabant
7. GGD Brabant-Zuidoost
8. Politie, eenheid Oost-Brabant
9. Koninklijke Marechaussee
10. Ministerie van Infrastructuur en Milieu
11. Ministerie van Justitie en Veiligheid

