

Crisisbeheersing

Onderwerp

CBP Luchthaven Eindhoven

Datum

19 november 2021

Proceseigenaar

Afdeling Crisisbeheersing

Versie

3.1

Status

Concept

Evaluatiedatum

Ons kenmerk

CB/CBPLE

Crisisbeheersplan

Luchthaven Eindhoven

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

Organisatorisch deel

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	6
1.1.4	Basis van het plan	6
1.1.5	Afbakening van het plan.....	7
1.1.6	Toepassingsgebied crisisbeheersplan.....	8
1.1.7	Betrokken diensten	9
1.1.8	Vaststelling	10
1.1.9	Oefenprocedure	10
1.2	Vaststellingsbesluit	11
1.3	Bedrijfsgegevens.....	13
1.3.1	Bedrijfsgegevens.....	13
1.3.2	Kenmerken luchthaven Eindhoven.....	13
1.3.3	Calamiteitenplan	16
1.3.4	Veiligheidsregels op de luchthaven	16
1.3.5	Actiecentra op de luchthaven.....	16
2	Bijlagen.....	20
2.1	Bijlage A: Wettelijk kader en documentatie	20
2.2	Bijlage B: Afkortingenlijst.....	21
2.3	Bijlage C: Begrippenlijst	23
2.4	Bijlage D: Verzendlijst	24

1 Organisatorisch deel

1.1 Inleiding

1.1.1 Leeswijzer

Het crisisbeheersplan Luchthaven Eindhoven bestaat uit een organisatorisch deel en een operationeel deel.

Hoofdstuk 1 van het crisisbeheersplan 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 crisisbeheersplan en is hierin een korte beschrijving opgenomen van de luchthaven Eindhoven waarop het crisisbeheersplan van toepassing is.

Hoofdstuk 2 bevat de standaard bijlagen van een crisisbeheersplan, waaronder een afkorting- en verzendlijst.

De overige, inhoudelijke informatie staat beschreven in een apart document genaamd 'Operationeel deel crisisbeheersplan Luchthaven Eindhoven'. Dit deel is vertrouwelijk.

In hoofdstuk 3 (in het operationeel deel) staan de scenario's voor (verwachte) luchtvaartongevallen en grondincidenten beschreven. Dit wordt in dit crisisbeheersplan als rampbestrijdingsplan (RBP) aangeduid omdat het Besluit veiligheidsregio's in artikel 6.2.1 stelt dat voor een vliegtuigongeval een rampbestrijdingsplan moet zijn vastgesteld. Het RBP is dus een onderdeel van dit crisisbeheersplan.

Als in het crisisbeheersplan naar het onderdeel RBP wordt verwezen, dan betreft dat alleen de scenario's onder het incidenttype (verwachte) luchtvaartongevallen en niet de andere incidenttypen. 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 crisisbeheersplan van Luchthaven Eindhoven.

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 Eindhoven 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 Eindhoven. 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 10 lid 1b Wet Openbaarheid van Bestuur (WOB) niet openbaar.

1.1.2 Achtergrond

Voor u ligt het crisisbeheersplan Luchthaven Eindhoven gelegen in de gemeente Eindhoven. Het crisisbeheersplan luchthaven Eindhoven omvat de organisatie Air Mobility Command en Eindhoven Airport N.V. Er wordt in het plan een duidelijk onderscheid gemaakt dat Air Mobility Command de militaire organisatie betreft die opereert op Vliegbasis Eindhoven. In het plan wordt zoveel mogelijk de term Vliegbasis Eindhoven gebruikt. Indien enig onderdeel in dit crisisbeheersplan zich zou beperken tot één van beide gebruikers, dan wordt dat expliciet aangegeven.

De Wet veiligheidsregio's 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 Eindhoven is een militair luchtvaartterrein met structureel civiel medegebruik door Eindhoven Airport. Voor de Vliegbasis Eindhoven 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 Eindhoven. Ter beeldvorming van de brandrisicoklasse van Luchthaven Eindhoven vindt u hieronder een overzicht waarin ook een aantal andere Nederlandse luchthavens opgenomen zijn:

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

Tabel 1: Overzicht aantal luchthavens in Nederland van brandrisicoklasse 3 of hoger

Type	Gemeente	Klasse	Voorbeeld luchthaven
Nationaal	Haarlemmermeer	10	Amsterdam Airport Schiphol
Militair / civiel medegebruik	Eindhoven	8	Vliegbasis 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 crisisbeheersplan Luchthaven Eindhoven is het verzorgen van een gecoördineerde bestrijding van een incident als beschreven in het operationeel deel volgens een inzetscenario danwel volgens vooraf vastgestelde procedures. De vastgestelde procedures zijn van toepassing op alle in het plan beschreven scenario's.

Alle incidenttypen en de daaronder vallende scenario's zijn uitgewerkt in afstemming met de calamiteitenplannen van Eindhoven Airport en Vliegbasis Eindhoven.

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 Eindhoven Airport en Vliegbasis Eindhoven. Voor beide scenario's zijn ook procedures opgesteld door de politie en Koninklijke Marechaussee.

Het crisisbeheersplan (CBP) is een werkdocument waarin de alarmering, opschaling en inzet van de parate diensten in de 1^e fase vastgelegd zijn. Het CBP 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.

Het CBP wordt continu up-to-date gehouden en op basis van dit CBP vinden de hulpverlenings- en de gemeentelijke activiteiten op luchthaven Eindhoven gecoördineerd en voorbereid plaats. Met de vaststelling van dit crisisbeheersplan is een nieuwe stap gezet naar een kwaliteit verhogende aanpak van de calamiteitenbestrijding bij genoemde incidenten op de Luchthaven Eindhoven.

1.1.4 Basis van het plan

Middels dit crisisbeheersplan 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 crisisbeheersplan is hoofdzakelijk opgebouwd uit scenario's waarbij 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 om 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 Eindhoven 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 coördinatieniveau 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 Eindhoven Airport, 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.

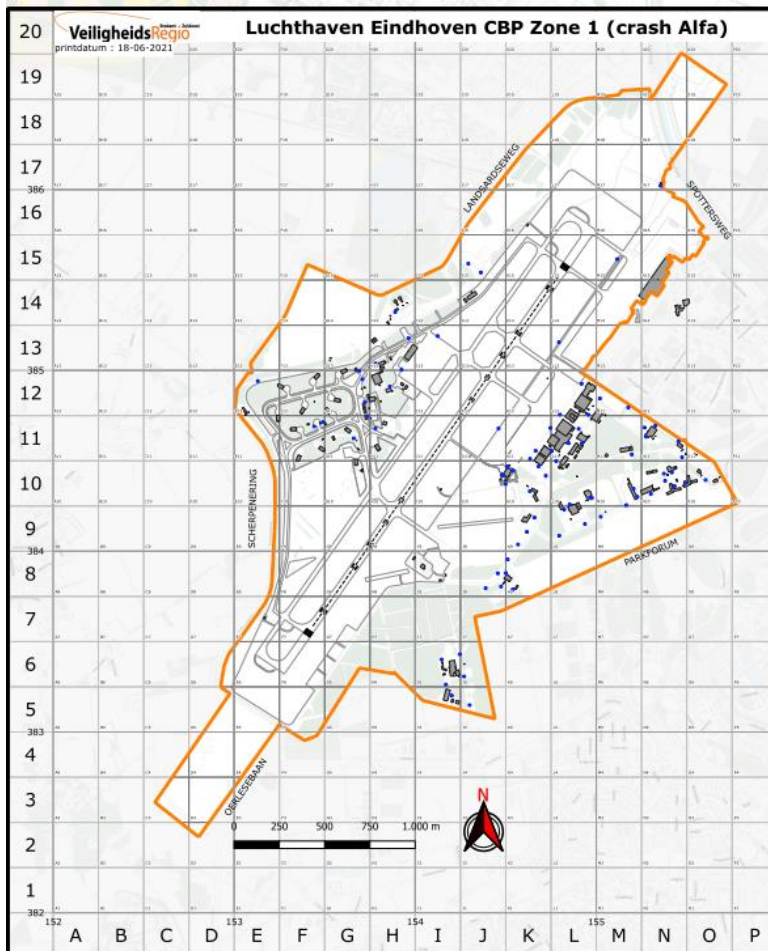
Niet opgenomen zijn alle bepalingen die al beschreven zijn in het vigerende Regionaal Crisisplan, de Gecoördineerde Regionale Incidentenbestrijdings Procedure (GRIP), danwel in enig ander document dat voor de Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost leidend is bij (onderdelen van de) crisisbeheersing en rampbestrijding. 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 Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost.

Niet opgenomen in het crisisbeheersplan zijn de monodisciplinaire taken, verantwoordelijkheden en reguliere werkprocessen die alleen voor de betrokken discipline van belang zijn.

1.1.6 Toepassingsgebied crisisbeheersplan

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



Afbeelding 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 Eindhoven 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 Eindhoven 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 van Luchthaven Eindhoven binnenkomt: Vooral binnen de Controlled Traffic Region (CTR) (gebied rondom de luchthaven) van de luchtverkeersleiding kan het voorkomen dat de luchtverkeersleiding 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 luchtverkeersleiding op dezelfde manier verlopen als bij het incidenttype (verwachte) luchtvaartongevallen uit het CBP. Voor de MKOB 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 luchtverkeersleiding van Luchthaven Eindhoven 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 crisisbeheersplan richt zich dus op Luchthaven Eindhoven als object en geografisch afgebakend zoals in 1.1.6 beschreven. Echter zijn de samenwerkingsafspraken met de Vliegbasis Eindhoven en alarmeringsprocessen zo ingericht dat mocht een toestel buiten het luchthaventerrein crashen, dan zal altijd gekeken worden 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 Eindhoven Airport 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 crisisbeheersplan Luchthaven Eindhoven 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 crisisbeheersplan luchthaven Eindhoven 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 Vliegbasis Eindhoven en het calamiteitenplan van Eindhoven Airport N.V. 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 01 februari 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 Eindhoven is een militair luchtvaartterrein en in gebruik bij defensie als Vliegbasis. Daarnaast maakt Eindhoven Airport N.V. als civiele partner gebruik van de luchthaven.

Vliegbasis Eindhoven heeft een brandrisicoklasse 8 op basis van de in theorie benodigde bluscapaciteit voor het grootste type vliegtuig dat op luchthaven Eindhoven 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 Air Mobility Command levert als beheerder van het luchthaventerrein de luchtverkeersleiding, luchthavenbrandweer, meteo, luchttransport en airrefuelling capaciteit. Het Air Mobility Command stelt een deel van het luchthaventerrein beschikbaar voor civiel medegebruik. Het Air Mobility Command 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 Eindhoven, daar het een grote naamsbekendheid heeft

Eindhoven Airport

Het civiele medegebruik wordt uitgevoerd door Eindhoven Airport N.V 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 Eindhoven

Airport, wat reizigers betreft, het grootste regionale vliegveld in Nederland. De aandeelhouders van Eindhoven Airport zijn: Schiphol Group, gemeente Eindhoven en Provincie Noord-Brabant.

Eindhoven Airport ligt aan de westzijde van Eindhoven, tussen Best en Veldhoven. Eindhoven Airport biedt een volwaardig winkelaanbod. Deze winkels bevinden zich in de terminal van Eindhoven Airport. Eindhoven Airport is 7 dagen per week geopend en de winkels voor de security check zijn voor iedereen toegankelijk. Na de security check bevindt zich nog een winkel. Deze is alleen te bezoeken voor de passagiers na het passeren van de security check. In de terminal van Eindhoven Airport zijn dagelijks gemiddeld 2500 mensen (bezoekers en werknemers) aanwezig. Naast Eindhoven Airport bevindt zich Tulip Inn als hotelvoorziening. Tulip Inn is een drie sterren airport hotel met 120 kamers.

Omgeving

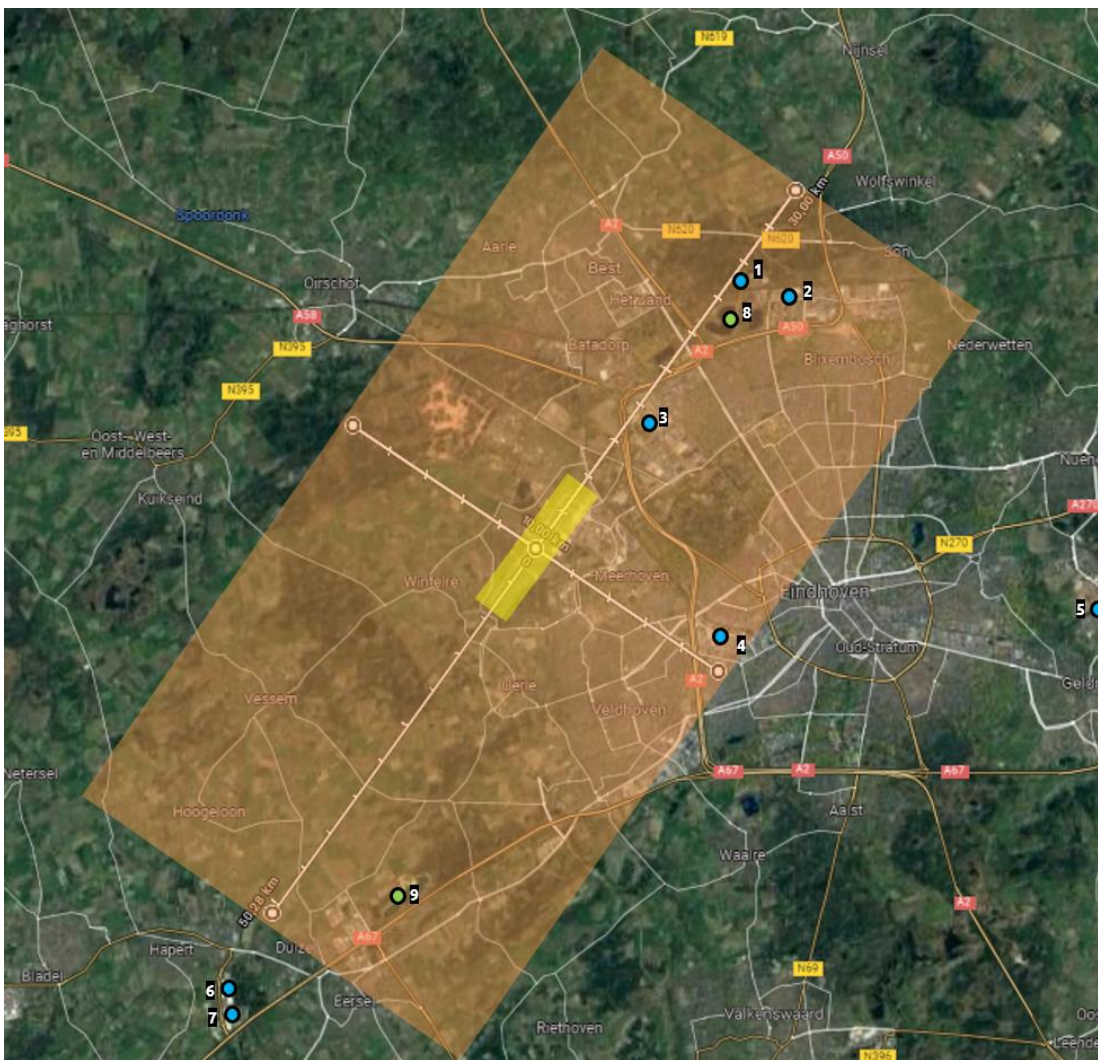
Direct naast Eindhoven Airport bevindt zich Flight Forum. Flight Forum is een gemengd bedrijventerrein dat zich kenmerkt door steeds meer vestigingen van business-to-business dienstverlening. Het park heeft een totale omvang van 65 hectaren. Flight Forum is door middel van de HOV-lijn (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) verbonden met Eindhoven Centrum/NS Station en Eindhoven Airport 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 BRZO bedrijven (bedrijven die onder het besluit Besluit Risico's Zware Ongevallen vallen) en grote recreatieterreinen.

Crisisbeheersplan

Luchthaven Eindhoven

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



Afbeelding 2: Omgeving Luchthaven Eindhoven

1.3.3 Calamiteitenplan

Voor Air Mobility Command Eindhoven (Vliegbasis Eindhoven) is een Calamiteiten-Bedrijfsnoodplan (CBNP) opgesteld. Dit 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 Air Mobility Command Eindhoven.

Vliegbasis Eindhoven 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.

Voor Eindhoven Airport N.V. is een calamiteitenplan opgesteld. 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 Eindhoven Airport. Het plan is in beheer van en wordt onderhouden door Eindhoven Airport N.V.

Het calamiteitenplan van Eindhoven Airport en het Calamiteiten-Bedrijfsnoodplan van het Air Mobility Command Eindhoven 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 crisisbeheersplan Luchthaven Eindhoven 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 Eindhoven 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 waar operationele diensten gebruik van mogen maken wordt op de display (lichtkrant) bij de Kanaalpoort en de hoofdpoort 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

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

Commissie van Overleg (CVO)

Wanneer er op Eindhoven Airport 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. (ruimte of locatie

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 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 Eindhoven Airport die getroffen worden door het incident en de opschaling. De CVO stelt de operationele informatie gevraagd en ongevraagd via de liaison EAP 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 Air Mobility Command (optioneel)
- Vertegenwoordiger douane (optioneel)
- Vertegenwoordiger overheidshulpdiensten (optioneel)

Als bij een GRIP 1 of 2 een CVO wordt opgestart, wordt dit gemeld via de liaison EAP aan de leider COPI en/of aan de Regionaal Operationeel Leider van het ROT. Bij een opschaling naar GRIP 3² wordt op Eindhoven Airport altijd een Commissie van Overleg

² GRIP 3: COPI, ROT en GBT

(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.

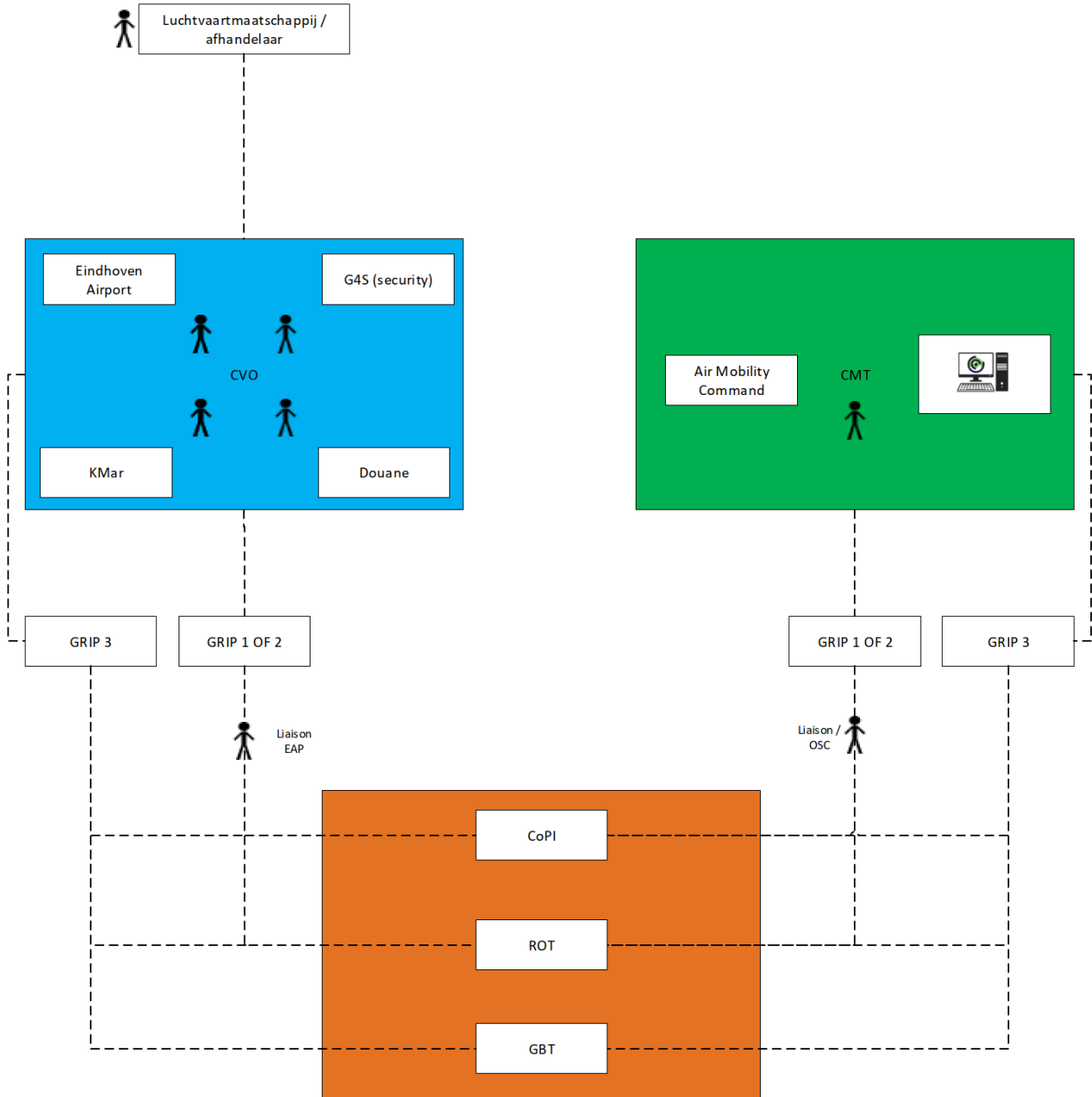
Crisis Management Team (CMT)

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 leestoegeang in LCMS en fungeert als een backoffice voor de liaisons van het Air Mobility Command 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 Air Mobility Command Eindhoven) aan de hulpdiensten en van daaruit aan de leider COPI en/of aan de Regionaal Operationeel Leider van het ROT. Bij een opschaling naar GRIP 3 wordt altijd op het Air Mobility Command Eindhoven een Crisis Management Team (CMT) opgestart.

Crisisbeheersplan

Luchthaven Eindhoven



2 Bijlagen

2.1 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 Air Mobility Command Eindhoven (militair)
- Wetboek van Strafrecht
- Wetboek van Strafvordering
- Politiewet 2012

2.2 Bijlage B: Afkortingenlijst

AC-G	Algemeen Commandant GHOR
AGS	Adviseur Gevaarlijke Stoffen
AIP	Aeronautical Information Publication
AOE	aanhoudings- en ondersteuningseenheid
AOM	Airport Operation Manager
ATB	Alerteringsysteem Terrorismebestrijding
CACO	Calamiteitencoördinator meldkamer
CBP	Crisisbeheersplan
CBNP	Calamiteiten-Bedrijfsnoodplan
CLSK	Commando Luchtstrijdkrachten
CMT	Crisis Management Team (Air Mobility Command Eindhoven)
COPI	Commando Plaats Incident
CVO	Commissie van Overleg (Eindhoven Airport)
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
LCMS	Landelijk Crisis Management Systeem
LFTO	Landelijk Forensische Team Opsporing
L-SGBO	Landelijke Staf Grootschalig Bijzonder Optreden
LVNL	Luchtverkeersleiding Nederland

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
NCC	Nationaal Coördinatie Centrum
NCTV	Nationaal Coördinator Terrorismedbestrijding en Veiligheid
N.V.	Naamloze vennootschap
OC	Operationeel Centrum (Meldkamer Politie: eenheid Oost-Brabant)
OMT	Outbreak Management team
Opscent	Operations Centre (Meldkamer Koninklijke Marechaussee)
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
ROT	Regionaal Operationeel Team
RV	Redvoertuig
SIS	Slachtoffer Informatie Systematiek
STH	Specialistisch Team Hulpverlening
TEV	Teamleider Explosieven Verkenning
TS	Tankautospuiter
UO	Uitvoerings Overleg (NCTV)
VCZN	Verkeerscentrale Zuid Nederland
VLB EHV	Vliegbasis Eindhoven
VRBZO	Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost
WHO	World Health Organisation
Wpg	Wet publieke gezondheid

2.3 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
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

2.4 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